



# Voyages et voyageurs dans le bassin du Tchad : aux marges du tourisme.

Marabe Ngar-Odjilo

## ► To cite this version:

Marabe Ngar-Odjilo. Voyages et voyageurs dans le bassin du Tchad : aux marges du tourisme.. Géographie. Université de Grenoble, 2012. Français. NNT : 2012GRENH011 . tel-00961172

**HAL Id: tel-00961172**

**<https://theses.hal.science/tel-00961172>**

Submitted on 19 Mar 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## THÈSE

Pour obtenir le grade de

## DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

Spécialité : **Géographie**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

**Marabé NGAR-ODJILO**

Thèse dirigée par Philippe BACHIMON  
préparée au sein du Laboratoire PACTE/CERMOSSEM  
dans l'École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique et du  
Territoire

### VOYAGES ET VOYAGEURS DANS LE BASSIN DU TCHAD : Aux marges du tourisme



Thèse soutenue publiquement le 10 septembre 2012,  
devant le jury composé de :

**M. Philippe BACHIMON**, Professeur à l'Université d'Avignon, Directeur  
de thèse

**M. Michel BERTRAND**, Maître de conférences-HDR à l'Université de  
Provence, Examineur

**M. Christian BOUQUET**, Professeur à l'Université de Bordeaux III,  
Rapporteur

**M. Pierre-Marie DECOUDRAS**, Professeur à l'Université de la Réunion,  
Rapporteur

**M. Jean-Michel DECROLY**, Professeur à l'Université libre de  
Bruxelles, Président

**M. Pascal VILLECROIX**, Professeur à l'institut universitaire de  
Mayotte, Examineur



**A**

Pascal Morkemngar,

L'un des premiers cadres tchadiens du tourisme

## AVANT-PROPOS

Rédiger une thèse sur la thématique du voyage dans le bassin du Tchad est en soi-même un voyage. Un voyage pour moi, qui chaque fois dois quitter mon pays le Tchad, pour la France, pays où se trouve l'université d'accueil. Un peu plus de six aller-retour qui signifient pour moi séparations-retrouvailles à la fois pour ma famille au Tchad et cette autre famille au CERMOSSEM. Ce sont à la fois la tristesse des séparations et la joie des retrouvailles, sentiments que j'ai vécus tout le long de ce processus de construction de la thèse de Doctorat. Pour ma famille, les différents moments sont vécus à partir de ma maison et se sont prolongés à l'aéroport pour mes départs et dans le sens inverse pour mes retours. Pour mes amis et mes collègues du CERMOSSEM, les lieux ont variés : à l'arrêt du bus à Saint Jean le Centenier ou à la gare de Montélimar. Ces six années signifient aussi, des ordres de mission de mon université et des visas du consulat de France à N'Djaména. Ainsi, mon passeport se trouve estampillé de visas Schengen qui font de moi un privilégié. Chaque fois que je retire mon passeport avec un nouveau visa, je pense à tous ces jeunes africains qui, faute de ce sésame, tentent au péril de leur vie, la traversée de la Méditerranée pour accéder à l'Europe.

Voyager, c'est aller vers l'autre, le rencontrer, connaître sa culture. Cette thèse est pour moi un véritable voyage en ce sens qu'au lieu de m'enfermer comme le touriste dans son circuit, sans s'intéresser aux populations qu'il traverse, je ne me suis pas enfermé dans mon bureau ou ma chambre et travailler seulement ma thèse. J'ai essayé l'escalade, esquivé le saut à l'élastique (trop risqué), goûté et apprécié le *Roquefort* et faire la fête avec mes amis du CERMOSSEM. J'ai découvert les gorges de l'Ardèche, de Tarn et de Dordogne. J'ai vécu à la fois de véritables sensations et de vertiges devant la profondeur des gorges, la hauteur des falaises et la sinuosité de routes, moi sahélien venant d'un pays plat. J'ai vécu une immersion totale. Je me suis donc comporté à la fois comme voyageur et touriste.

Le voyage, c'est aussi ce que j'ai effectué à l'intérieur de moi-même. Commencer cette thèse était pour moi une aventure à laquelle je me suis mal préparé. Des questionnements et des hésitations au départ. C'est comme les différentes étapes et carrefours sur un itinéraire du voyage. Questionnements sur mes propres capacités à mener une telle aventure, mais encore plus, questionnement sur l'utilité d'un doctorat, dans un pays, le



mien où le diplôme n'a pas une grande « valeur ». Oui, le système mis en place au Tchad est pervers et ne valorise pas le diplôme fût-il un doctorat. Le savoir en soit n'est pas valorisé. Le modèle n'est pas le l'enseignant mais le combattant. C'est ce qui explique le sacrifice de tant de jeunes tchadiens, morts aux différents combats : Tiné, Hadjer Marfaïn, Koukou Angarana, N'Djaména, etc. Des combats qui ont eu lieu pendant que j'ai commencé ma thèse. Des enfants qui devraient être sur le banc de l'école et non sur le champ de bataille. Questionnements et interpellations (que feras-tu des livres ?) m'ont amené à hésiter. Mais au delà de ces questionnements, la souffrance personnelle due à la séparation avec ma famille, à l'éloignement et à l'isolement au CERMOSEM (les week-ends) m'a profondément perturbé. Lorsque l'on est chef de famille, partir pendant trois mois c'est vraiment difficile, pour ma femme, mes enfants et moi-même. Beaucoup de questions que je me suis posé et que d'autres l'ont fait. Que cherches-tu ?

Mes hésitations ont porté aussi sur la thématique : sur quoi travailler ? Décider de partir et arriver au carrefour, il faut choisir le chemin qui doit mener au but. Là j'ai hésité ! Géographe, plus versé aux questions de développement local et tourisme, naturellement mon choix devrait être orienté vers l'une de ces deux thématiques. Le développement local, plus classique et à la mode avec le processus de décentralisation en Afrique francophone et qui est à ses débuts au Tchad pourrait être intéressant à étudier. Mais je me suis demandé qu'apporterai-je à travers le choix de cette thématique. Le Tchad, est encore au début de son processus de décentralisation (mise en place des textes) et comme c'est une mode, il y aurait certainement des candidats pour cela. Le tourisme ? Intéressant, mais il n'y aura pas certainement beaucoup de chose à dire en ce sens que le Tchad n'est pas une grande destination. Finalement, à ce carrefour, j'ai refusé les sentiers battus, pour un chemin plus original : Le voyage et les voyageurs dans le bassin du Tchad, première dimension de ma thèse et comme deuxième dimension, le tourisme et les risques. J'ai donc décidé de suivre cette route.

## RESUME

La thèse porte sur le voyage et les voyageurs dans le bassin du Tchad. Il s'agit de comprendre les différentes mobilités des populations à travers la région ainsi que leurs motivations. Les visites familiales constituent le premier motif du voyage autour desquelles se greffent d'autres motivations. Toutefois à travers cette mobilité incessante polarisée sur la famille dans sa pratique comme dans ses représentations, apparaît un besoin de loisir et de tourisme d'une classe moyenne en émergence. Ce besoin de loisir s'exprime également par les pratiques d'expatriés qui sont d'autant différentes de celles de touristes non résidents. Les deux explorent et valorisent par leur présence les sites touristes de la région. Quelles que soient leurs motivations. Cette mobilité a une influence sur l'espace : celui du voyage et celui du loisir. Elle est empreinte de risque, d'abord à travers la perception d'une région ayant connu un conflit récurrent mais aussi par le vécu lorsque le véhicule circule sur une route qui n'existe que de nom. Ce risque est différemment apprécié par les voyageurs occidentaux et africains qui soit l'intègrent dans leur voyage et la pratique de l'espace en dépend, soit par fatalité l'acceptent sans trop y penser. Le tourisme en Afrique n'est pas seulement les chiffres de fréquentation mais aussi les différentes attitudes des populations à son égard marquées à la fois par l'indifférence, voire la méfiance ou l'intérêt. Le développement touristique inégal des pays africains en découle.

**Mots-clés :** bassin du Tchad, Tchad, Extrême-Nord Cameroun, touristes et voyageurs, voyage et risques, pratiques et représentations, ressources territoriales, marge touristique.

## **ABSTRACT**

This thesis is about travelers and traveling in the basin of Chad. It helps understand people's motivations of traveling and their different movements throughout the region. Familial visits constitute their main motivation to travel. Besides it, there are other motivations. Anyway, through this ceaseless movement around family through its practice and representations, there is a tourism and leisure need for an emerging middle class. This need for leisure is also expressed through foreigners' practices which seem to be quite different from that of non resident tourists. Both, they explore and value touristic sites of the region by their presence. Whatever their motivations. This mobility has an impact on the environment: that of traveling and leisure. It is marked with risk, first, through the perception of a region which has undergone recurrent conflicts but also by the real life while traveling on a non existing road. This risk is differently appreciated by African and European travelers who either integrate it in their travel and the practices of the environment depends or accept it by fatality without thinking. Tourism in Africa is not only the number of people practicing it but also both, different attitudes of populations marked by a lack of concern, a mistrust or interest towards it. Unequal touristic development of African countries comes from it.

**Key words** : Basin of Chad – Chad – Extreme north Cameroon – Tourists and travelers – travel and risk – practice and representation – territorial resources – touristic margin.

## REMERCIEMENTS

A l'issue de ces travaux de recherche je voudrais adresser mes remerciements à tous ceux qui de près ou de loin contribué au processus de construction de cette thèse.

Je dis merci à la Coopération Française pour la bourse en alternance qui m'a été accordée sans laquelle ces travaux ne pourront aboutir.

Je voudrais adresser ma profonde reconnaissance au professeur Philippe Bachimon qui a dirigé cette thèse malgré ses occupations et de l'intérêt qu'il a porté à ma modeste personne, il y a déjà une dizaine d'années. Il m'a initié à la recherche dans le cadre du projet Corus entre les universités d'Avignon et de N'Djaména, puis sa rigueur scientifique et ses conseils m'ont accompagné tout le long de ces travaux qui arrivent à leur terme.

Mes différentes discussions avec Pascal Villecroix m'ont apporté un certains nombre d'éclaircissements dans la compréhension de ma problématique. Pour cela je le remercie mais aussi pour avoir facilité les contacts avec la communauté d'expatriés résidents à N'Djaména permettant ainsi mes enquêtes.

Mes remerciements vont à toute l'équipe du CERMOSEM notamment, Pierre Antoine Landel, Samya Kalbaoui, Nicolas Robinet et aussi à tous mes collègues doctorants qui m'ont accueilli avec beaucoup de chaleur lors mes différents séjours dans ce centre. Toute ma gratitude à Pascal Mao pour avoir accepté de relire les premières pages de cette thèse.

Je remercie aussi Denise Kahn, chargé de communication au PACTE UMR 5194, pour son appui dans la recherche bibliographique.

Mes remerciements s'adressent aussi à mon collègue et ami Mahamat Youssouf Adibord qui a relu le document final et apporté les dernières observations.

Merci à ma chère épouse pour son soutien moral. J'ai apprécié pendant ces années sa patience et son courage.

Je ne saurais finir sans penser à Leon Béguepla, mon ami tchadien d'Avignon, qui été toujours disponible pour moi lors de mes séjours dans cette ville.

## Sommaire

<b>RESUME</b> .....	5
<b>ABSTRACT</b> .....	6
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	7
<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	10
<b>1. Contexte scientifique</b> .....	11
<b>2. La zone d'étude</b> .....	19
<b>3. La démarche méthodologique</b> .....	26
<b>4. Articulation de la thèse</b> .....	27
<b>PREMIERE PARTIE : LE VOYAGE DANS LE BASSIN DU TCHAD, UNE MOBILITE CHAOTIQUE</b> .....	29
<b>Chapitre I : Le voyage et les voyageurs dans le bassin du Tchad, une approche géographique de la mobilité</b> .....	31
1.1. Voyages et production (et reproduction) des espaces géographiques .....	31
1.2. Le voyage rupture ou lien : une différence de conception entre l'Occident et l'Afrique .....	34
1.3. Au départ le risque est lié au voyage et continue par ailleurs à l'être .....	37
<b>Chapitre II</b> .....	59
<b>Le voyage : son organisation et son marquage spatial.</b> .....	59
2.1. Atomicité des opérateurs de voyages : des <i>komissandji</i> aux agences de voyages. ....	59
2.2. Dispersion et confusion des lieux de voyage : les gares routières entre espaces publics et privés .....	79
2.3. Le Voyage comme marqueur spatial .....	102
<b>Chapitre III : Les voyages entre tradition et modernité, une approche de compréhension de la société dans le bassin du Tchad</b> .....	117
3.1. Une méthode pour étudier les voyageurs dans le bassin du Tchad .....	117
3.2. Le voyage : pratiques et représentations .....	154
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE</b> .....	184

<b>DEUXIEME PARTIE : LES MARGES TOURISTIQUES, ESPACE A EVITER OU TERRITOIRE A DECOUVRIR ? .....</b>	<b>186</b>
<b>Chapitre IV : Marges touristique, construction d’images et ressources .....</b>	<b>188</b>
4.1. Marge touristique, un concept géographique.....	188
4.2. Journaux et Internet, la production des images .....	192
4.3. Le tourisme dans le bassin du Tchad entre discours et réalités .....	204
<b>Chapitre V : Le tourisme dans le bassin du Tchad est-il une ressource territoriale ?</b>	<b>238</b>
5.1. Comment le tourisme est-il appréhendé par les populations locales ? .....	238
5.2. Les différentes attitudes vis-à-vis du tourisme .....	242
5.3. Lorsque le tourisme est reconnu comme une « ressource territoriale » .....	248
5.4. Panorama du tourisme dans le bassin du Tchad .....	259
<b>Chapitre VI : Pratiques et espaces touristiques dans le bassin du Tchad .....</b>	<b>281</b>
6.1.. Le touriste international et l’expatrié résident « découvreurs » d’espace.....	281
6.2. Un tourisme régional en mal de reconnaissance .....	303
<b>CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....</b>	<b>313</b>
 <b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	 <b>314</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>323</b>
<b>ACRONYMES.....</b>	<b>340</b>
<b>LEXIQUE.....</b>	<b>341</b>
<b>TABLES DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>371</b>

## **INTRODUCTION GENERALE**

## 1. Contexte scientifique

Le titre de cette thèse « Voyages et voyageurs sur les marges du tourisme. Le tourisme et les risques dans le bassin du Tchad » se fonde sur l'éloignement et le rapprochement de deux pratiques, du voyage et du tourisme lorsqu'ils se déroulent sur le continent africain. Eloignement, car tout éloigne le touriste occidental et le voyageur africain lorsqu'ils empruntent le même avion ou la même piste ou encore juchés sur un dromadaire: le motif du voyage, les pratiques et les représentations que chacun s'en fait, etc. sont différents (EVRARD O. 2006 ; COUSIN S. et REAU B., 2009). Leur rapprochement se fait justement à travers le fait que les deux se déplacent et parfois se côtoient.

### Le voyage en Afrique, quel intérêt ?

Notre intérêt pour le voyage s'explique par le fait que la mobilité en Afrique est grande. Les gens voyagent beaucoup, observe un ami européen résidant à N'Djaména. Les populations africaines connaissent des « tribulations incessantes » ; elles sont traversées de « mouvements de toutes durées, de transhumances – migrations aux simples voyages de visite » (RETAILLE D., 2000)<sup>1</sup>. Une observation au niveau des gares routières grouillant généralement de monde où il règne « une cohue indescriptible » (SAHABANA M., 2002) et sur une route ou une piste le confirme. A Pied, à vélos, en charrette ou en véhicules à moteur, les gens se déplacent. Bien souvent, dans une famille, chaque membre adulte voyage plusieurs fois dans l'année. Le **voyage nourrit et enrichit les liens et solidarités familiales** : entre villes et villages ou entre les membres de familles vivant dans des villes différentes. Le voyage en Afrique est également l'expression d'une **quête de survie**. Les gens partent de chez eux pour fuir l'adversité, partir pour espérer autre chose que le quotidien<sup>2</sup>. Tels sont les motifs de ces ruraux qui abandonnent la campagne pour grossir le rang des chômeurs dans les centres urbains ou bien encore de ces jeunes migrants qui bravent la méditerranée pour espérer vivre en Europe. BENSÂÂD A. (2002, 44) en étudiant le flux migratoire qui sillonne le Sahara souligne que le phénomène concerne les jeunes dont l'âge varie de 20 à 30 ans dans 75% de cas ; la part des femmes est croissante. Il ajoute que ce double phénomène traduit « l'élargissement d'un marasme et l'impasse du développement des pays africains qui élargissent l'effet de répulsion à de nouvelles

---

<sup>1</sup> RETAILLE D. cité par NINOT O : P. 354.

<sup>2</sup> Le quotidien en Afrique est aussi bien différent de celui vécu en Occident. Le quotidien ici signifie difficultés de toutes sortes, celles qui font traverser la Méditerranée par des jeunes Africains



couches, que l'émergence de la mobilité comme une stratégie supplémentaire de développement de ressources et la perception plus large de celle-ci comme un esprit et un outil d'entreprise. ».

Ces liens et solidarités familiaux influent sur les pratiques du voyage et de la représentation que s'en font les Africains. **Le voyage n'est pas rupture mais une perpétuation des liens ethniques** mais aussi **de la tradition**. On quitte la famille pour rejoindre une autre partie de la famille élargie. La faible pratique de l'hébergement payant en Afrique subsaharienne s'explique par ce schéma ainsi que le développement des quartiers à caractère ethnique et identitaire en milieu urbain facilitant l'intégration du nouveau venu. C'est ce que montre BOYER F. (2005, 264) à travers une étude sur l'attitude des migrants Touaregs à Abidjan. « Les migrants... logent dans une chambre à l'intérieur d'une concession, elle-même habitée par des personnes originaires de l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest, non ivoiriennes[ ...]. La chambre, l'habitation est le point de référence fondamental, l'expression de chez soi. [...] La circulation se fait à l'intérieur d'une zone connue, maîtrisée peu à peu au fil des années, dont la connaissance repose sur le fait qu'elle est en partage avec des alter ego » ».

Ces nombreux déplacements ont un impact certain sur l'espace parcouru. **Le voyage a en effet un rôle structurant à la fois sur l'espace et sur l'économie**. L'alignement des villages et villes le long des routes et pistes dont certains sont devenus d'importantes étapes, la diversité des barrières policières dressées pour des logiques financières. Selon une enquête commandée par la Présidence de la République du Tchad en octobre 2010, quatre à cinq millions sont dépensés sur chaque voyage par les transporteurs qui empruntent les axes N'Djaména-Sarh et N'Djaména-Abéché. Une économie du voyage formelle ou informelle, légale ou illégale s'est ainsi construite tout au long des pistes et des routes mais aussi dans les villes. Les « agences de voyages » modernes cohabitent avec les anciens organisateurs de voyage tout comme le policier qui « rançonne », au niveau de barrières, le voyageur au même titre que le *coupeur de route*.

Au niveau de l'Afrique, le voyage a été étudié à travers les relations villes-campagnes et leurs implications socio-économiques. Les migrations et exodes ruraux perçus comme facteurs d'une paupérisation des campagnes africaines (BOUTRAIS J., 1972 ; PONTIE G., 1972 et MARGUERAT Y., 1975) ou au contraire d'un éclatement urbain avec des dynamiques paradoxales d'une ville à l'autre (DUBRESSON A, et al., 1987 ; GIRAUD F.,

1994.). Consécutive à la vague des migrations africaines subsahariennes vers l'Europe, plusieurs études ont été menées sur lesquelles différents aspects du phénomène ont été analysés : les filières et les réseaux, les itinéraires et le caractère structurant tant au niveau économique que spatial, etc. (BREDELOUP S. et PLIEZ O., 2005). D'autres études ont porté sur la « mobilité sous contrainte », celle qui est provoquée par des conflits armés ou par des catastrophes naturelles, comme la sécheresse lorsque l'on se situe au niveau du continent africain. LASSAILLY-JACOB V. (1999) en fait une typologie dans un ouvrage collectif. Tous les contributeurs conviennent du caractère massif et dramatique de ces déplacements et des conflits d'usage survenant généralement dans les régions d'accueil (BOUTRAIS J., LAVERGNE M., BERNUS E., VAN DAMME W. et BLACK R., 1999).

Le voyage des Africains en lui-même n'a pas vraiment intéressé les chercheurs. Ses modalités, ses pratiques et ses représentations ainsi que sa propre dynamique n'ont pas fait l'objet d'études systématiques à l'exception des travaux récents de SAMNA SOUMANA R. (2010). Pourtant, comme il a été souligné tout au début, le voyage est plein d'intérêt pour la recherche, notamment géographique. Il permet, comme l'affirme BEGOT M. (1988, 6), de « s'interroger sur le fonctionnement global de nos sociétés » et comme le soulignent WALTER O et RETAILLE D. (2008), il constitue « un mode original de gestion de l'incertitude » en Afrique notamment dans « le Sahel ».

Tout en gardant son essence originelle, **le voyage en Afrique se modernise** suite à la construction de la route « goudronnée », à son organisation et aux pratiques plus modernes. Les touristes qui traversent les différents pays africains, les expatriés résidents, les missionnaires ou les travailleurs des ONG mêlant aides et loisirs ou encore la classe moyenne locale qui aspire à une autre forme de vie en rupture avec la tradition. De plus en plus, cette classe moyenne profite de son « temps libre<sup>3</sup> » pour se rendre, pour ses propres loisirs dans les villages ou encore pour traverser les frontières du pays à la recherche d'un « ailleurs » meilleur qu'un « ici » quotidien plus routinier ou plus stressant. Ainsi, on assiste à une émergence d'une forme de tourisme régional encore peu connu.

Le second intérêt de cette thèse est d'étudier les mobilités touristiques comme traduction de la modernité en ce qui concerne les Africains, celles des touristes internationaux et des expatriés résidant dans la région. Ces mobilités s'expliquent par une évolution favorable

---

<sup>3</sup> Consécutif à l'exploitation du pétrole au Tchad, les personnels employés par les sociétés pétrolières et les sous-traitants ont popularisé le terme *recupération* qui équivaut à un repos de 15 jours qui leur sont accordés après un travail intense dans les champs pétroliers.

des goûts des touristes, d'une demande de nouvelles formes de tourisme où les gens veulent sortir des sentiers battus, souhaitent éviter les plages surpeuplées et rencontrer des gens pour découvrir leurs cultures. RAOUT J., BOUKOBZA., GIBERT M-P. et ANNA MEINHOF V.<sup>4</sup> (2009) ont, à travers cinq articles, montré comment le *Jembé* en Guinée, la danse orientale en Egypte, plus particulièrement au Caire, et la musique à Madagascar ont motivé le voyage des touristes vers ces pays. CHABLOZ N. et FORTE J-R.<sup>5</sup> (2009) se sont intéressés au tourisme culturel se manifestant par la participation des touristes aux pratiques initiatiques et religieuses au Gabon et au Benin. Les expatriés européens ou américains, travaillant et vivant sur le continent africain, aspirent à certaines formes de loisirs, malgré les risques et les recommandations de leur ambassade. Ceux-ci ont développé **certaines pratiques touristiques et de représentations de l'espace dans lequel ils évoluent**<sup>6</sup>. D'autres espaces qu'ils s'interdisent de visiter ou qu'ils jugent sans intérêt. Du coup, on observe des pratiques touristiques à la fois parallèles et entrecroisées qui donnent une certaine diversité au tourisme africain.

### **Et les risques comme entrée pour étudier le tourisme africain**

Notre intérêt pour les risques liés au tourisme s'explique par l'instabilité politique et les conflits régionaux qui caractérisent la plus grande partie du continent africain et notamment le bassin du Tchad. Ces situations, avec comme corollaire une insécurité galopante amplifiée par les médias et Internet, hypothèquent sérieusement l'avenir touristique de la région. Les conflits régionaux et l'instabilité politique affectent même les destinations qui ne sont pas directement impliquées soulignent GORGUI CISS et PRINCIPAUD J-P. Un autre phénomène, conséquence de l'instabilité politique, qui prend de l'ampleur en Afrique sahélienne et saharienne est l'insécurité liée aux agressions des *coupeurs de routes* et aux enlèvements, plus médiatisés des touristes, par des groupes islamistes. Après le Sahel, c'est l'Afrique de l'Est qui est aujourd'hui touchée avec l'enlèvement de deux touristes français au Kenya.

La carte 1 tirée du site du Ministère Français des Affaires Etrangères représente une situation au Sahel au 10 juillet 2010. Le bassin du Tchad figure parmi les régions

---

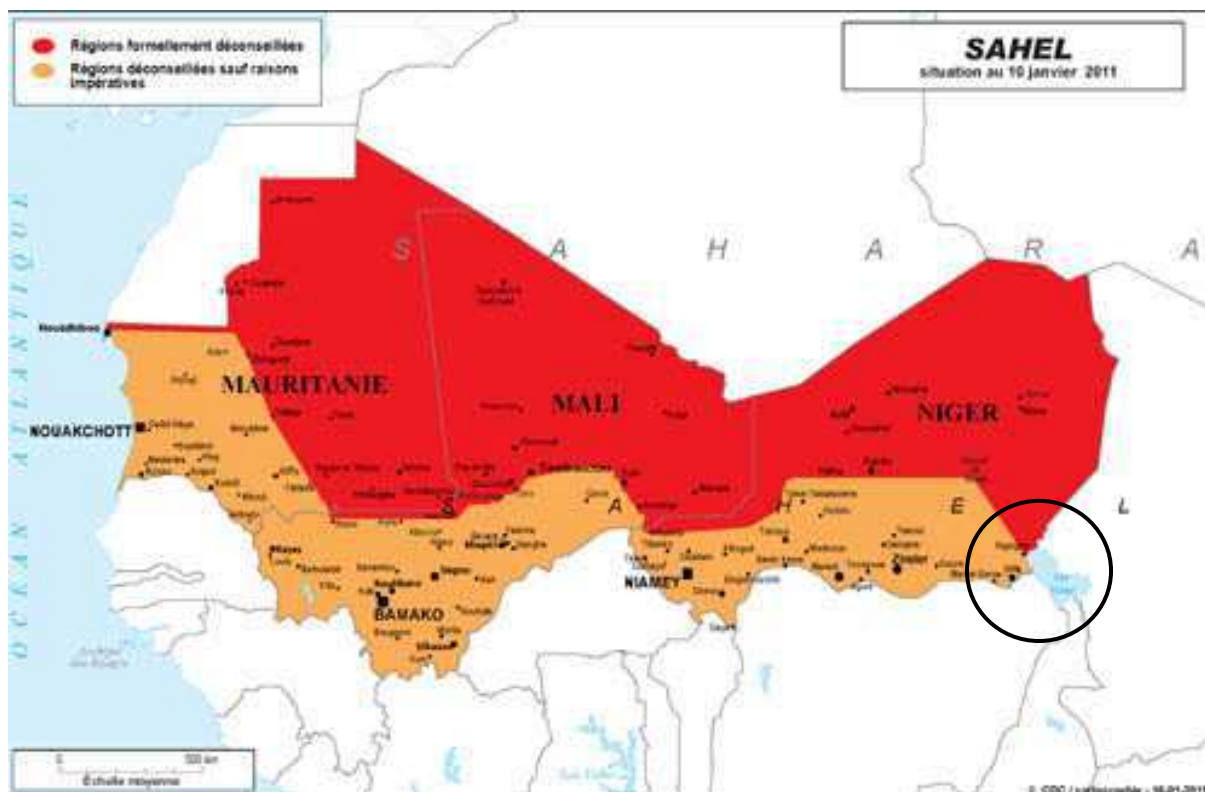
<sup>4</sup> Articles présentés dans la revue *Cahiers d'Etudes Africaines* n° 193-194, 2009.

<sup>5</sup> Idem

<sup>6</sup> Cela s'observe à travers les pages des trois éditions du *Petit Futé*.

déconseillées pour les visites à cause de la présence d'AQMI. La médiatisation autour des actions de ce groupe présente cette région comme l'une des plus dangereuses.

**Carte 1 : Le Sahel, une zone à risque**



Source : Ministère français des Affaires Etrangères

Pour les « vrais touristes »<sup>7</sup> la pratique du **tourisme dans les régions africaines est aussi confrontée à ces risques**. Etudier le tourisme africain en ayant comme entrée les risques permet de saisir les conditions dans lesquelles une niche touristique se développe sur ce continent tout en se « jouant » de ceux-ci. La présence d'un groupe comme l'AQMI n'est-elle pas liée à celle des touristes occidentaux dans la région du Sahel ? Une présence qui a beaucoup affecté le tourisme au Mali, en Mauritanie et au Niger<sup>8</sup>. Avec l'enlèvement de touristes au Kenya, on est tenté de s'interroger sur les stratégies et les motivations de ces groupuscules.

La thématique tourisme, risque, crise et sécurité a intéressé aussi bien les chercheurs que les professionnels du tourisme, depuis une dizaine d'années, mais elle est beaucoup plus abordée dans ses aspects liés aux terrorismes, risques naturels, catastrophes aériennes, etc.

<sup>7</sup> Vrais touristes par rapport aux touristes africains qui ne sont pas perçus comme tel ! Entretien avec la directrice de l'hôtel le Mizao (Maroua -Cameroun, 17/08/09).

<sup>8</sup> Les pertes du secteur touristiques au Mali provoquées par les menaces d'AQMI sont estimées 50 milliards de FCFA sur deux ans, *Jeunes Afrique*, n° 2639, 2011.

Les *Cahiers Espaces*<sup>9</sup> et la revue *Téoros*<sup>10</sup> l'ont abordé, ainsi que DEBORNE O. (2004), SPINDLER J. (2005) et DENECE E. et MEYER E. (2005). GUILLARD O. (2005, 16) théorise le « risque voyage ». Celui-ci dans l'introduction de son ouvrage souligne que « chaque déplacement, chaque voyage, chaque séjour à l'étranger quel que soit son objet ou sa durée, constitue une équation aux multiples inconnues à laquelle la notion de risque au sens large demeure rarement étrangère ». Le développement des nouvelles pratiques à risque fait aussi l'objet de réflexion. Le risque volontairement choisi est perçu de manière positive (LE BRETON D., 1991). Cette thèse porte sur le risque « non accepté » (PERRETI-WATEL P., 2000) susceptible de contrarier le voyage. Lié au continent africain, celui-ci s'amplifie avec la récurrence des conflits, l'apparition des nouvelles épidémies, les enlèvements, etc. se banalise comme l'affirme EVIN F.<sup>11</sup>. C'est pourquoi il est nécessaire de le recentrer et de le placer dans son contexte africain - un risque plus diffus, plus isolé car ces agressions s'observent dans des régions marginales - afin d'en analyser les effets sur le voyage et le tourisme. Le sujet est digne d'intérêt ; il ouvre des nouvelles perspectives dans le domaine de recherche et ce en raison de l'intérêt que les touristes portent sur le continent africain et des Etats pour le tourisme. La sécurité des touristes est au centre d'un enjeu à la fois économique et social. Maurice Freund<sup>12</sup>, sur sa page Facebook, en réaction aux enlèvements dans le Sahel, affirme « préférer travailler sur la sécurité des touristes dans cette région que de chercher d'autres destinations ». La représentation du risque est plus importante lorsqu'on voyage car le fait de voyager, induisant une séparation et une rupture, éveille une certaine appréhension de l'altérité et du dépaysement (AMIROU R., 1995). Dans l'imaginaire du touriste le risque est perçu différemment. Soit il est accepté, voulu et recherché parce que générant des sensations fortes soit rejeté et perçu comme un danger. Et, pour l'Afrique c'est ce « risque-danger » qui affecte l'image de cette destination et au-delà les pratiques touristiques.

Or le tourisme connaît un intérêt grandissant sur le Continent : intérêt à la fois économique et social. Les Ministres en charge du tourisme de la CEMAC, dans une déclaration dite de Libreville<sup>13</sup> ont réaffirmé leur « ferme volonté d'inscrire le tourisme dans les stratégies nationales de lutte contre la pauvreté et les programmes de développement économique »

---

<sup>9</sup> Il s'agit des numéros 33, 73 et 85.

<sup>10</sup> Il s'agit des volumes 23 et 24.

<sup>11</sup> *Le Monde*, octobre 2006

<sup>12</sup> Le Président du tour-opérateur français Point-Afrique.

<sup>13</sup> C'était à l'issue d'une conférence des ministres en charge du Tourisme tenue à Libreville (Gabon) en janvier 2007.

de leur Etat respectif. Pour l'Etat Gabonais, « Le Tourisme compte désormais parmi nos options de développement majeures et la vocation industrielle que nous lui conférons doit faire l'objet d'une planification durable et rationnelle pour répondre de manière significative à nos attentes et réaliser les buts et objectifs que nous avons clairement identifiés : créer des emplois et des richesses ; contribuer fortement au PIB ; Tirer le développement des provinces ; Améliorer le niveau de vie des populations locales, etc. ».<sup>14</sup> Par ailleurs, depuis la mise en place du projet ST-EP (Sustainable Tourisme – Eliminating Proverty), en 2005, l'Afrique est le plus gros bénéficiaire avec vingt deux projets à destination des communautés déjà financés, et tendant, tous, à l'élimination de la pauvreté sur le continent<sup>15</sup>. Les volontés au niveau politique sont claires, le tourisme est un outil de développement.

On observe donc un intérêt politique manifeste vis-à-vis du tourisme, mais sur le plan de la recherche, l'Afrique connaît un retard important. Celle-ci est bien limitée. Les premières études ont porté essentiellement sur les impacts socioéconomiques et culturels du tourisme en Afrique subsaharienne (BARETJE R. 1978 ; BOUTILLIER J-L. Et al., 1978 ; DE KADT E., 1980) et plus récemment ( GABOUA N., 2006 et DIYAGAI B., 2005, DOQUET A., 2006 et DIONGUE A., 2007) ou encore sur le tourisme alternatif et solidaire (COLLOMBON, BARLET et RIBRER, 2004). Sociologues et anthropologues ont réalisé des travaux sur le tourisme africain orientant leurs réflexions sur les effets que celui-ci a sur les sociétés et cultures africaines. D'autres, géographes ou économistes ont insisté sur le faible apport économique du secteur (CAZES G. et BARBAZA Y., 1992). En outre, les militants pour un tourisme alternatif ont fait des analyses portant, certes, sur le tourisme africain mais dans la perspective d'une plus grande solidarité du Nord à l'endroit du Sud. L'articulation tourisme-environnement à travers le concept de développement durable est aussi au centre de la recherche en Afrique (BINGONO-MEBA E-N., 2004 ; LAPEYRE R., ANDRIANAMBINIMA et al., 2007 ; ROULET P-A., 2004). Plus récemment, des chercheurs africains subsahariens ont abordé la problématique du développement du tourisme en Afrique noire (NGOKHE S. et MINKO MVE B., 2006 ; KASSOUMBA CAMARA D., 2006 ; ONOMO ETEBA B., 2009). Tous conviennent de l'importance du tourisme pour le continent africain et proposent des stratégies pour son développement. Cet

---

<sup>14</sup> [www.legabon.org/invest.php?Id=38Sousrub=1](http://www.legabon.org/invest.php?Id=38Sousrub=1).

<sup>15</sup> [http://www.nwto.org/step/pub/fr/pdf/step\\_prog.pdf](http://www.nwto.org/step/pub/fr/pdf/step_prog.pdf).

intérêt marque t-il un tournant de ces chercheurs qui s'interrogent sur la faible intégration de ce secteur dans les économies des pays de l'Afrique Subsaharienne ?

**Tableau 1 : Les arrivées en Afrique subsaharienne de 1990 à 2009**

	Arrivées des touristes internationaux							Par du	croissance
	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	marché	annuelle
								2009	00-09
Monde	438	533	683	802	901	919	880	100	2,9
Afrique Subsaharienne	6,4	11,6	16,3	21,5	26,9	27,2	28,2	3,2	6,3

*Source : OMT, les faits saillants du tourisme, 2010*

Malgré, les volontés politiques, le secteur n'arrive pas encore à décoller même si sa croissance annuelle est nettement au dessus de la moyenne mondiale comme le tableau 1 le met en évidence. NGOKHE S. (2008) observe que « l'exploitation de l'or vert préoccupe la pensée des décideurs, mais sans une mise en œuvre effective [...] Une industrie touristique qui ne se trouve encore dans la majorité des cas, qu'au stade de projet, sans véritable application concrète sur le terrain, ni retombées économiques statistiquement claires » et s'interroge sur « les stratégies à adopter pour qu'enfin l'Afrique [...] deviennent une destination touristique économiquement rentable pour les Etats et leurs populations ? ».

Notre problématique entre dans cette perspective, apporter une réponse à ce questionnement. En effet, jusqu'à maintenant, les projets touristiques ainsi que les études sur le tourisme en Afrique appréhendent les pratiques touristiques à travers les relations Nord-Sud en occultant les grandes possibilités que pourrait lui offrir un tourisme régional alimenté par une classe moyenne, estimée à quatre-vingt quinze millions d'individus sur tout le continent africain<sup>16</sup>, et une forte communauté d'expatriés résidents de longue durée sur le continent africain. En effet, comme le souligne EVRARD O., (2006), « si les touristes originaires du Sud ont un pouvoir d'achat généralement inférieur à celui des

<sup>16</sup> *Jeune Afrique* N° 2598-2599 : pp. 153-156. Cette classe aurait dépensé en 2010, 327 milliards de dollars selon le Proparco, branche de l'Agence Française de Développement cité par ce journal.

touristes occidentaux, ils génèrent cependant souvent dans leur propre pays ou dans les pays proches des revenus égaux ou supérieurs à ces derniers car ils sont considérablement plus nombreux ». Les expatriés résidents, quant à eux, de par les longs contacts qu'ils entretiennent avec le continent et ses populations, du fait également de leur pouvoir d'achat et de leurs aspirations au loisir, balisent le terrain pour les touristes de passage (QUASHIE H., 2004). En interrogeant les différentes mobilités en Afrique afin de comprendre les logiques et les représentations qui les sous-tendent, enfermement ou ouverture pour les africains et aptitude à gérer et intégrer les stress liés aux différents risques au travers de la sédentarité et/ou les mobilités professionnelles ou ludiques des expatriés lesquelles génèrent *in fine* des espaces de jeu.

Notre questionnement principal est le suivant : **Les différentes mobilités observées sur le continent africain et notamment dans le bassin du Tchad concourent-elles, pour certaines, à la construction de pratiques touristiques spécifiques à l'Afrique ?**

A cela s'ajoutent des questions secondaires :

- Ces mobilités, diverses dans leurs motivations, ont-elles un rôle structurant sur l'économie et sur les territoires dans le bassin du Tchad ?
- La perception du risque influe t-elle sur la construction d'espaces touristiques spécifiques ?
- La mobilité des classes moyennes africaines est-elle en rupture avec les mobilités traditionnelles observées en Afrique et peut-elle constituer l'essentiel du tourisme africain ?

## **2. La zone d'étude**

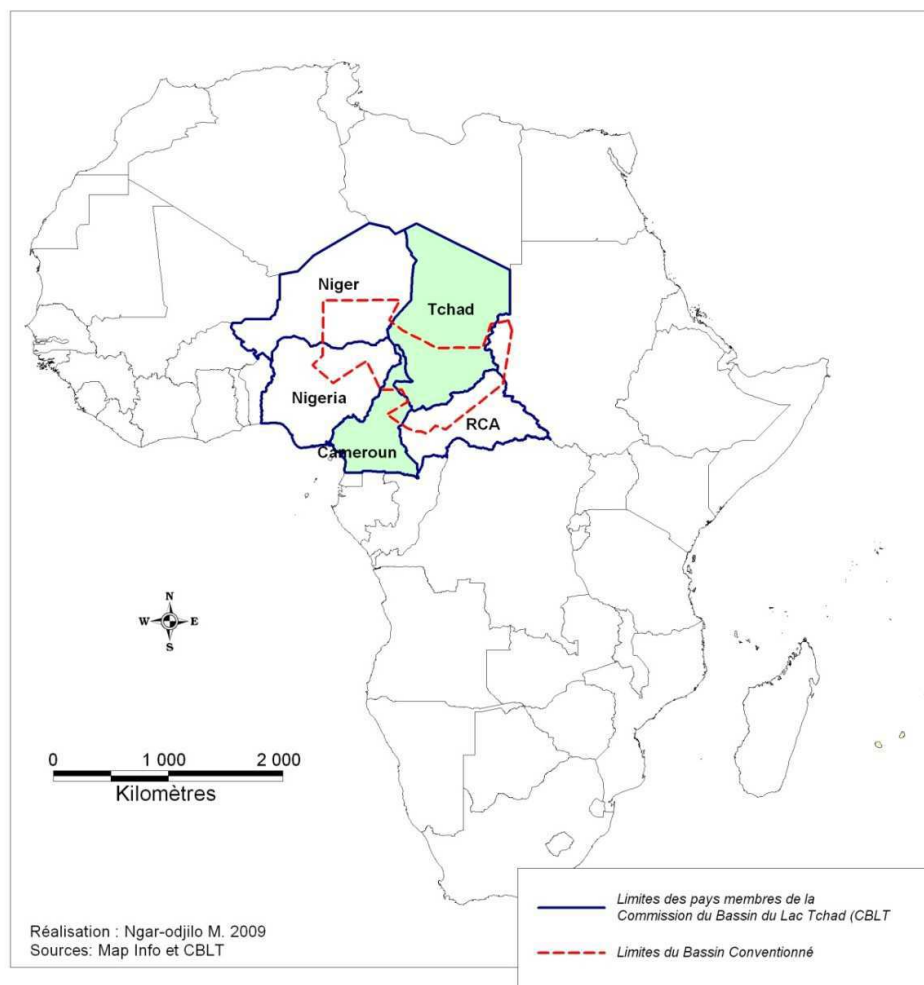
Le bassin du Tchad, avec une superficie de 2.335.000 km<sup>2</sup> au niveau de son bassin hydrographique, couvre sept pays, le Cameroun, le Niger, le Nigeria, la RCA, le Tchad, la Libye et le Soudan. Mais seulement les cinq premiers sont membres de la Commission du Bassin du Lac Tchad (CBLT), le bassin conventionné d'une superficie de 967.000 km<sup>2</sup>. Le lac constitue pour quatre d'entre eux à la fois une frontière et un point de rassemblement. Trente millions de personnes vivent de ce lac et son assèchement prévu à moyen terme risque d'être dramatique pour ces populations (TILHO J., 1928 ; POUYAUD B. et COLOMBANI J., 1989; LEDUC C. et SALIFOU O., 1998; MAGRIN G., 2007). Mais



pour l'instant, le lac Tchad reste encore le principal point de rencontre. Certaines îles, des « sites transnationaux » (ROITMAN J., 1998 et 2003) concentrant des populations de diverses nationalités, sont d'importants relais de ce trafic, donc de mobilité, qui irrigue les différents marchés de la région (PLIEZ O., 2003).

Cette région connaît une situation particulière à cause des diverses tensions dues au conflit récurrent que vit le Tchad depuis les années 1960. Il a pour conséquence le déplacement des populations en direction du Cameroun mais aussi la prolifération d'armes de guerre. Des bandes armées se sont constituées et sévissent au niveau de la frontière qui échappe à l'autorité des deux Etats (SAIBOU I., 2003). L'instabilité politique au Tchad et la présence des bandits armés, les *coupeurs de routes* ont transformé le bassin du Tchad en une zone d'insécurité où voyager induit un risque certain.

## Carte 2: Localisation du bassin du Tchad



Le voyage et le tourisme, objet de notre étude supposant déplacement de personnes, conduisent à analyser le phénomène à travers plusieurs échelles combinant à la fois territoires, pôles, nœuds et axes.

**Des territoires nationaux:** il s'agit du territoire Tchadien et celui de l'Extrême-Nord Cameroun. Deux territoires de dimension certes différentes mais qui s'imbriquent au niveau de leurs frontières à travers un trafic intense et une circulation importante de personnes. Les liens entre les deux pays sont tous à la fois géographique, historique, économique et culturel. En effet, les deux pays partagent une même frontière et certaines ethnies sont à cheval sur les deux territoires. Du Nord au Sud de cette frontière vivent les Kotoko, l'ensemble linguistique Massa-Mouloui, Toupouri, Peul et Mondang qui respectivement organisent ensemble et régulièrement des manifestations culturelles à l'exemple du festival du peuple Kotoko-Sao ou le *Tokna Massana* alternativement à Yagoua et Bongor. Les Moundang de Kaélé au Cameroun font allégeance au *Gong* de Léré au Tchad. En outre du fait de la colonisation, les deux pays ont en partage la langue française. En plus de la CBLT, les deux pays font partie de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). Pays enclavé, le Tchad dépend, en grande partie, du Cameroun pour son approvisionnement se faisant à partir du port de Douala. Il exporte son pétrole à travers un pipe-line traversant tout le Cameroun jusqu'au littoral sur presque 1000 km (MAGRIN G., 2001 et 2003 ; MADJIGOTO R., 2007). Une nouvelle voie bitumée vient d'être ouverte entre le Sud du Tchad et le Nord Cameroun renforçant leurs liens. Les opportunités économiques et l'amélioration des voies de communication ont accru les va-et-vient entre les deux pays.

Le territoire tchadien dans son intégralité, en ce qui concerne le tourisme, est notre premier terrain d'observation lequel s'étend sur l'Extrême-Nord Cameroun. Il s'agit de mettre en évidence les possibilités qu'offre ce secteur ainsi que ses contraintes à travers l'attitude des populations locales, les politiques en cours et l'analyse de la fréquentation touristique. En outre, l'analyse de la mobilité porte en effet à la fois sur les voyageurs du Tchad que ceux circulant dans l'Extrême-Nord Cameroun, porte d'ouverture du Tchad vers l'Afrique de l'Ouest. C'est à partir de Kousséri que les voyageurs Tchadiens prennent le véhicule vers cette partie du continent africain. L'Extrême-Nord Cameroun est devenu un espace touristique pour de nombreux touristes Tchadiens et expatriés résidant à N'Djaména.

**Les pôles :** Les villes de **N'Djaména** et de **Kousseri**, deux agglomérations, de tailles et de fonctions différentes, séparées par deux fleuves<sup>17</sup>, constituent un duopole à l'échelle régionale que des multiples liens unissent notamment à travers les mobilités de personnes. N'Djaména, pour les voyageurs tchadiens, fonctionne comme un hub routier. Les voyages et les voyageurs dans le sens Nord-Sud ou Est-Ouest du pays passent par cette ville. La mauvaise qualité des pistes dans le reste du pays explique le choix des voyageurs et des automobilistes. Par ailleurs, les touristes en provenance de l'Europe, préfèrent passer par N'Djaména, pour se rendre dans l'Extrême-Nord Cameroun<sup>18</sup>. Bien avant le développement du transport aérien en Afrique, les futurs pèlerins venant du Cameroun ou du Nigeria passaient par là pour continuer leur voyage vers la Mecque. S'agissant du *Hadj*, de nos jours, tous les candidats tchadiens de cette pratique, se retrouvent à N'Djaména pour accomplir les formalités de départ comme pour prendre l'avion. Les commerçants originaires du Nord-Cameroun prennent l'avion à N'Djaména pour se rendre à Dubaï pour leur commerce. Kousseri est leur principal point de passage. Enfin, tous les vols internationaux en direction ou au départ du Tchad, ont lieu à N'Djaména. Les voyageurs, touristes ou non, ceux en mission à l'intérieur du pays transitent par cette ville.

**Les nœuds routiers :** Le maillage routier a permis le développement d'importantes localités devenues des escales obligatoires pour les voyageurs. On s'arrête là pour se détendre et se restaurer ou encore pour faire le plein du réservoir du véhicule. L'importance de ces nœuds évolue dans le temps par l'intérêt que les voyageurs portent à telle ou telle localité, par la dynamique locale généralement commerçante qui s'appuie sur l'amélioration des infrastructures routières. Une évolution très significative au Tchad depuis 2003 année du début d'exploitation du pétrole a permis au pays d'augmenter son réseau routier. Pour ces travaux sont retenus deux importants nœuds en raison du nombre des passagers (environ un million à Bongor et trois cent mille à Mongo)<sup>19</sup> qui y passent chaque année mais surtout des arrêts qui s'y effectuent. Il s'agit des villes de Bongor sur l'axe sud et de Mongo, carrefour sur l'axe Nord-Est.

**Les axes :** Trois axes de circulation (cartes 2 et 3) qui drainent le plus de voyageurs sont retenus ; il s'agit de ceux du Nord-est, du Sud-est et du Sud-ouest vers le Cameroun. Ce

---

<sup>17</sup> Il s'agit du Logone et du Chari qui se rencontrent au niveau des deux villes, forment un seul fleuve avant que les eaux poursuivent leur cours pour le lac Tchad.

<sup>18</sup> Ce transit s'est amplifié avec la faillite de *Camair* qui transportait les touristes à l'intérieur du Cameroun reliant ainsi les villes comme Douala et Yaoundé à Maroua.

<sup>19</sup> Comptage de véhicules en arrêt dans les deux localités.

choix se fonde sur les pratiques des agences de voyages qui desservent les villes retenues comme principales destinations des voyageurs, c'est à dire Abéché, Sarh et Maroua. Une desserte qui se fait généralement sans rupture de charges. Le choix de ces trois axes est aussi lié au nombre des passagers qui les empruntent et du grand nombre de véhicules qui y circulent comme le montrent les tableaux 2 et 3 suivants.

**Tableau 2: Véhicules enregistrés au péage de Koundoul (sortie sud de N'Djaména)**

	Sens de circulation		Type de véhicule						Type de chargement	
	Entrée	Sortie	Voitures	Minibus	autobus	4x4	Pick-up	camions	Marchandises	Passagers
<b>Total</b>	<b>726</b>	<b>923</b>	<b>284</b>	<b>591</b>	<b>42</b>	<b>147</b>	<b>305</b>	<b>295</b>	<b>370</b>	<b>1569</b>

Source : Enquête Ngar-odjilo M., 2008.

**Tableau 3 : Véhicules enregistrés au péage du pont Bélilé (sortie Nord de N'Djaména)**

	Sens de circulation		Type de véhicule						Type de chargement	
	Entrée	Sortie	Voiture	Minibus	autobus	4x4	Pick-up	camion	Marchandises	Passagers
<b>Total</b>	<b>968</b>	<b>1040</b>	<b>444</b>	<b>313</b>	<b>16</b>	<b>150</b>	<b>683</b>	<b>416</b>	<b>312</b>	<b>1787</b>

Source : Enquête Ngar-odjilo M., 2008.

Sur l'Axe N'Djaména-N'Gaoundéré, la pratique est quelque peu différente. Les voyageurs partent, certes, de N'Djaména, mais le véritable point de départ pour eux est la ville frontalière de Kousséri, également point d'arrivée. Cette ville a un double statut, une triple spatialité : frontière avec toute la symbolique (poste frontière, drapeau, barrière)<sup>20</sup> et les contraintes liées aux formalités, gares routières pour les voyageurs et aussi espace du quotidien pour les populations de N'Djaména (achat et loisirs).

- **L'axe Nord-Ouest** est emprunté par les voyageurs ayant trois principales destinations : les régions situées au Centre du pays, au Sud-Est et à l'Est. La ville de Mongo située au centre est le carrefour qui offre la possibilité de continuer soit vers l'Est, le Sud-est et les villes secondaires du Centre. Il est constitué d'une route bitumée sur plus de 700 km sur les 900 km<sup>21</sup> qui séparent N'Djaména et Abéché à l'Est. La durée du voyage pour relier cette ville se situe entre une dizaine à une vingtaine

<sup>20</sup> HAGGAR A.A. 2003 : p.13.

<sup>21</sup> Les deux cents kilomètres restants sont en phase de bitumage début 2011.

d'heures<sup>22</sup> si on part de N'Djaména. Abéché n'est pas la destination finale. A l'arrivée dans cette ville débute un autre voyage vers la région désertique du Tchad, et les villes de Biltine, de Fada, plus loin Faya et El Djinena au Soudan.

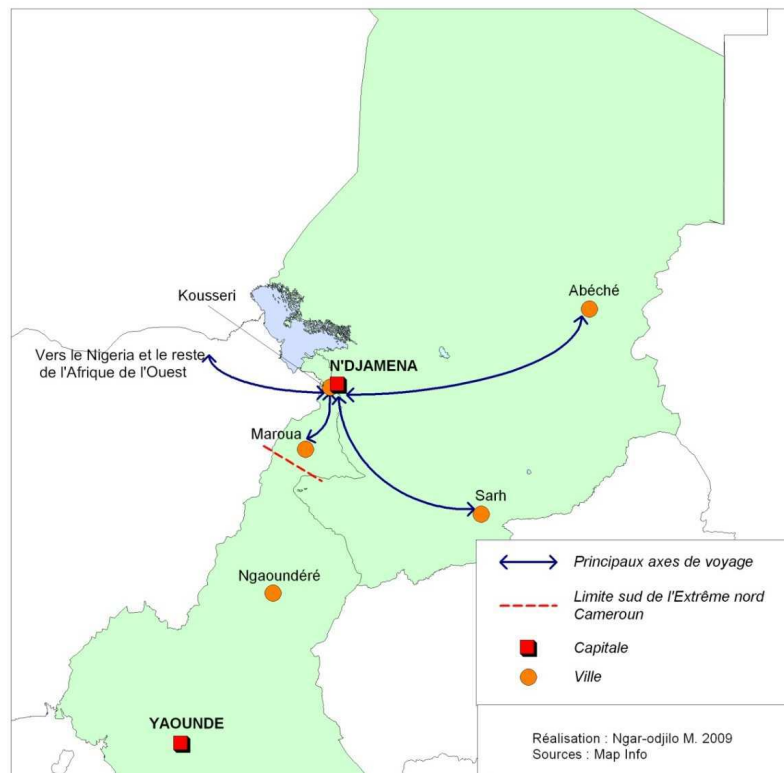
- **L'axe Sud-Est** relie N'Djaména à Sarh. Une ville située à 600 km au Sud-Est, mais la distance atteint 800 km lorsque l'on emprunte le *goudron* en passant par Moundou. Celui-ci d'une longueur de 700 km traverse les villes de Moundou, Doba et avant de rejoindre Koumra, ville à partir de laquelle commence une piste<sup>23</sup> menant à Sarh. Ces villes sont situées à environ une centaine de kilomètres les unes des autres. L'importance de cet axe se situe au niveau du trafic à la fois de personnes et de marchandises qui l'empruntent quotidiennement. Contrairement à Abéché, la ville de Sarh se présente comme une destination finale ; les voyageurs devant continuer n'ont plus une grande distance à parcourir. Deux à trois heures suffisent pour relier les localités environnantes.
- **L'axe Sud-Sud-Ouest** commence à partir de Kousséri, ville camerounaise située en face de N'Djaména. A partir de cette ville les voyageurs empruntent les bus vers la frontière du Nigeria ou vers le reste du Cameroun. La ville de Maroua située à 250 km de N'Djaména constitue à la fois une destination finale et la principale étape pour ceux qui continuent vers les régions du Centre et du Littoral du Cameroun.

---

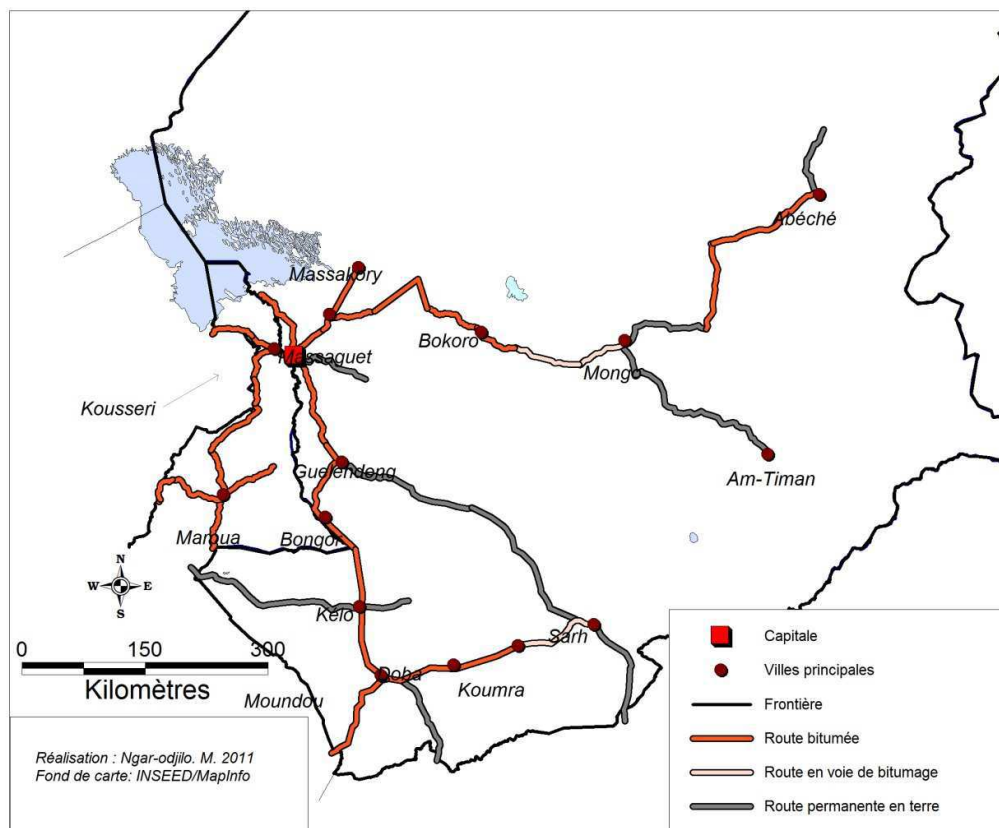
<sup>22</sup> La durée du voyage entre la saison sèche et celle des pluies.

<sup>23</sup> Le dernier tronçon d'une distance d'environ 100 km est en phase de bitumage début 2010.

**Carte 3: Localisation des axes de voyages étudiés**



**Carte 4 : Villes et principaux axes routiers du terrain d'étude**



### **3. La démarche méthodologique**

Pour mener à bien cette thèse, notre démarche méthodologique s'appuie sur une double approche : sociologique et géographique. Sociologique pour comprendre les motivations liées aux différentes mobilités observées dans le bassin du Tchad tout comme les représentations qui en découlent. Géographique, en ce sens que ces mobilités se déroulent sur des espaces qu'elles structurent et hiérarchisent, qu'elles impulsent à travers des activités économiques. La recherche documentaire nous a permis de préciser, d'une part, le cadre logique dans lequel notre réflexion s'est inscrite et d'autre part, d'alimenter celle-ci par des éléments et données fournies par différentes analyses.

#### **L'approche documentaire**

Source de toute réflexion scientifique, l'approche documentaire a permis de bâtir le cadre conceptuel de cette thèse. Il s'agit d'une part de définir la notion de voyage et son articulation avec l'espace géographique en interrogeant aussi bien les historiens, les sociologues, les géographes que les spécialistes du tourisme. La littérature sur les voyages et sur la mobilité, dans sa globalité et le lien avec le territoire a été d'une grande utilité. Cela a permis de recueillir récits et anecdotes mais également diverses impressions des voyageurs et tout l'imaginaire qui se construit autour du voyage. Il s'agit, ici, des gens ayant voyagé ou vécu en Afrique qui ont rendu compte de leurs expériences africaines, à travers un ouvrage. Sur la notion de risque, l'intérêt porte sur les études des sociologues, des psychologues qui ont abordé la question sous différents angles.

#### **Investigations de terrain et déroulement de la recherche**

Les travaux de terrain se sont déroulés en trois phases. Une première phase a consisté en des enquêtes réalisées en 2006 qui avaient pour cible les voyageurs. Des questionnaires ont été utilisés pour les interroger sur leurs motivations, ainsi que sur leurs pratiques et leurs représentations du voyage. Cette phase s'est déroulée essentiellement dans les gares routières de la ville de N'Djamena et a permis d'interroger aussi les acteurs qui y travaillent. La deuxième s'est déroulée à travers toute l'étendue de notre zone d'étude : l'Extrême Nord Cameroun, principalement à Maroua et à Kousséri où l'enquête s'est focalisée, à la fois, sur les acteurs du voyages notamment ceux qui l'organisent, les responsables des agences de voyage et sur les Tchadiens séjournant dans les hôtels de ces

deux villes. Cette phase a consisté aussi en des déplacements à l'intérieur du Tchad, notamment sur les deux axes qui nous intéressent, l'axe Nord et Sud avec des enquêtes à Bongor et Mongo au niveau des gares routières. La troisième phase s'est faite dans le cadre des missions professionnelles qui nous ont permis de travailler sur une grande partie de la zone désertique du pays.

Enfin, des données recueillies dans les cadres d'études de terrain antérieures à cette thèse sont mises à contribution dans sa rédaction. Il s'agit du projet de recherche interuniversitaire qui s'est déroulé entre 2001 et 2003, intitulé « Etudes des géosystèmes lacustres pour un développement durable : Cas des lacs Fitri et Léré » et des missions de consultation que nous avons menées en 2004 (avril et novembre-décembre) pour le compte d'un programme de développement local (PRODALKKA) dans la région sud-ouest du Tchad ayant pour but le développement de l'écotourisme.

#### **4. Articulation de la thèse**

Cette thèse s'articule en deux parties. La première porte sur le voyage dans le bassin du Tchad qui se caractérise par une mobilité chaotique. Le premier chapitre plus conceptuel établit le lien entre voyages et production des espaces géographiques. Quelles que soient ses motivations le voyage a toujours laissé des marques sur l'espace. Mais le voyage est aussi un marqueur identitaire [le cas du nomade] en ce sens que l'Africain qui se déplace ou l'Occidental qui fait de même en n'ont pas la même conception. Si pour l'Africain, le voyage favorise le renouvellement des liens familiaux, la conception occidentale exprime une rupture que celui-ci provoque. Ce chapitre traite également de la notion de risque inhérent à tout voyage. Il montre les liens originels et continus entre les deux, puisque le risque découle du voyage. Le second chapitre traite des aspects organisationnels et spatiaux du voyage. En effet, on assiste à une atomisation des organisateurs de voyage, même si aujourd'hui se mettent en place des entreprises de transport qui investissent dans le secteur. Ces organisateurs sont secondés par une multiplicité d'intervenants. L'ensemble essaime les espaces des grands centres urbains notamment N'Djaména. Cette partie se termine par un chapitre qui fait une typologie des voyageurs ainsi que les représentations que ces derniers se font à la fois du voyage et de la route son principal support.



La deuxième partie traitant du tourisme dans la région du bassin du Tchad, se compose de trois chapitres. La notion de marge est abordée dans le chapitre quatre dans son acception géographique. Toutefois si les marges sont redoutées à cause des risques qu'elles sont supposées contenir, elles attirent parce que « fermées », elles suscitent de l'intérêt et étanchent le goût d'aventure. Le chapitre cinq tout en présentant, à travers la production journalistique, la mauvaise image du bassin du Tchad qu'amplifie aujourd'hui Internet à travers les « conseils » officiels ou les échanges entre internautes, fait une analyse des lieux du tourisme dans le bassin du Tchad et de l'attitude des populations de la région vis-à-vis de celui-ci. Le tourisme est à la fois ignoré et/ou perçu comme une ressource dont il faut tirer profit. Enfin, le sixième chapitre se consacre aux pratiques et aux espaces touristiques. Ces pratiques intègrent les risques dans une région considérée comme dangereuse. Comment les espaces sont-ils perçus et parcourus ? Le chapitre se termine par une analyse portant sur le tourisme régional. Celui-ci bien que mal connu est important. Un tourisme tchadien émergeant vers le Nord du Cameroun en sera l'illustration.

**PREMIERE PARTIE**

**LE VOYAGE DANS LE BASSIN DU TCHAD,**

**UNE MOBILITE CHAOTIQUE**

Comment s'organise le voyage dans le bassin du Tchad ? Quelles sont les motivations des voyageurs ? Et quelles sont leurs représentations et leurs pratiques du voyage ? Autant de questions auxquelles la première partie tente d'apporter de réponses. Le bassin du Tchad, comme le reste du Continent est mû par des « *va et vient incessants* » d'hommes et de femmes fondés sur une certaine culture de la transhumance. Les apports scientifiques de « Mobile Africa » (DE BRUIJN M. *et al.*, 2001) ou encore de « Cultures of migration » (HAHN HP. et KLUTE G., 2007), démontrent que les populations africaines sont extrêmement mobiles. Les personnes, au gré des circonstances et des événements, se déplacent. Ces déplacements sont à l'origine de la construction d'espaces géographiques. La mobilité ne traduit pas seulement des lignes, des itinéraires, mais des lieux (carrefours et étapes) qui sont autant d'objets de la géographie dans leur configuration spatiale que dans leur dynamique à la fois économique et sociale. Toutefois, en l'Afrique comme en Occident, tout le monde se déplace certes, mais leur conception du voyage diffère. Une différence qui influe sur les pratiques du voyage des Européens et des Africains. Si le voyage est conçu comme une rupture, une liberté, ou une ouverture vers l'altérité en Occident, il est vu en Afrique comme renfermement et renouvellement des liens, une obligation envers la famille.

Le voyage dans le bassin du Tchad, perçu comme mobilité chaotique, est empreint de risques de tout genre : accidents, vols, agressions, comme tout autre voyage à travers le monde. Mais le risque n'est pas vu de la même façon par tous les voyageurs. Certains le recherchent pour les sensations qu'il peut offrir, d'autres l'évitent, pour les désagréments qu'il peut provoquer d'autres l'ignorent par fatalisme. La revue de la littérature présentée dans le chapitre un permet de cerner cette notion variable de risque.

L'organisation du voyage s'exprime aussi par l'implication de plusieurs acteurs essayant de capter les revenus qui en découlent. Le voyage devient une activité importante par les ressources qu'il génère. Mais les revenus qui circulent sont aléatoires, d'où l'imagination dont chaque acteur fait preuve pour en capter une partie. La multiplication des lieux de voyage, trouvant là son explication, traduit en réalité une compétition entre des acteurs trop nombreux. En effet, les gares routières sont à la fois carrefours de circulation où débarquent et embarquent des personnes et où s'entassent des biens mais aussi lieux de la « débrouille » qui s'articulent autour de l'informel ; voyageurs et marchandises les attirant. C'est en ces lieux que vont et viennent les voyageurs, eux-mêmes mus par des motivations et parfois destinations certes différentes mais avec une similarité certaine dans les

représentations et les pratiques du voyage. Telle est l'articulation de cette première partie composée de trois chapitres.

## **Chapitre I : Le voyage et les voyageurs dans le bassin du Tchad, une approche géographique de la mobilité**

Ce premier chapitre plus conceptuel se fixe deux principaux objectifs. Il s'agit de mettre en exergue, dans un premier temps, en s'appuyant sur la littérature scientifique, les liens entre voyage et production de l'espace géographique et dans un second temps, la différence de conception entre l'Occident et l'Afrique en ce qui concerne le voyage. Les voyages produisent-ils des espaces géographiques ? Et quels en sont les fondements ? En Afrique et en Occident, les gens voyagent, mais en ont-ils la même conception et la même motivation ?

Ce chapitre a pour second objectif de cerner la notion de risque à travers la littérature d'une part et la confrontation avec la réalité au niveau du bassin du Tchad d'autre part. Le risque qui est inhérent au voyage est-il souvent accepté ? L'attitude ambivalente des individus face au risque fait apparaître que celui-ci relève plutôt d'une construction sociale. Aussi, quels sont les risques auxquels sont confrontés les voyageurs dans le bassin tchadien ? Il apporte une réponse à certaines de ces interrogations.

### **1.1. Voyages et production (et reproduction) des espaces géographiques**

Les liens entre voyages et production de l'espace géographique sont prégnants en ce sens que les grandes explorations et conquêtes, les migrations qu'elles soient volontaires ou contraintes ont toujours eu comme corollaire l'occupation et la maîtrise de cet espace : celui pour se fixer ou encore celui servant comme repères ou étapes avant la continuation vers d'autres horizons, dans d'autres directions. La cartographie en est la parfaite illustration à travers les différentes représentations des lieux et d'itinéraires. En milieu désertique où les repères sont rares et disséminés sur une vaste étendue, les populations nomades repèrent les lieux en se servant des puits, de couleurs de la terre et des sommités du relief. Ces puits sont devenus les principaux points de rencontres et de vie des nomades. Cette production, consciente, se fonde à la fois ou séparément sur un substrat culturel, religieux ou idéologique. Cette relation entre voyages et production des espaces géographiques n'est pas nouvelle, elle a été et est toujours objet de la géographie. Il est

utile de la rappeler pour mieux appréhender le cheminement de notre thèse en cette première partie.

Le substrat culturel est le premier fondement du voyage, comme le nomade saharien qui reproduit, génération après génération, un espace connu et sillonné depuis les temps immémoriaux des caravanes. Les espaces géographiques, en dépit de la mouvance dunaire, restent figés facilitant une certaine circularité. Repères et étapes restant les mêmes suivant un schéma construit autour des capacités qu'offrent le dromadaire. Aujourd'hui, la Toyota, signe de modernité<sup>24</sup>, adoptée par le nomade, n'entame en rien le substrat culturel des pérégrinations de ce dernier (EMMANUEL G. et SCHMITZ J.)<sup>25</sup> : même itinéraire, même étape pour se reposer et passer la nuit après une journée éprouvante de voyage. Cette itinérance des nomades sahariens procède d'une recherche de survie dans un milieu hostile : survie des hommes et de leurs troupeaux de dromadaires. Mais celle-ci procède d'un besoin de sociabilité consistant à traverser le désert pour aller vers la fratrie installée ailleurs, afin de renouveler et resserrer les liens familiaux. L'exogamie qui caractérise la société Toubou, nomade habitant notre zone d'étude, oblige les hommes à voyager dans une autre région pour se marier puis visiter régulièrement la belle-famille. Elle traduit aussi une maîtrise spatiale du désert par les nomades qui y circulent avec une grande aisance.

La culture urbaine occidentale a créé les pratiques touristiques, elles-mêmes productrices d'espaces touristiques spécifiques. Les formes du tourisme, balnéaire, montagnarde, urbaine, itinérante, écotouristique, au delà des pratiques qui leur sont associées, ont une connotation géographique. Ces différentes formes du tourisme ont produit autant d'espaces qui sont de nos jours occupés et parcourus par des millions de touristes. CAZES G. (1992) et LOZATO-GIOTART J-P. (2003) ont établi le lien entre sites touristiques et présence effective des touristes où les lieux deviennent sites par la seule présence de touristes. DUHAMEL P., GAY J-C et al., (2003) le souligne dans leur ouvrage en ces termes : « le touriste, par l'attention qu'il porte à des lieux jusqu'alors ignorés ou non désirés, est un formidable élément de changement social et spatial ». La réputation d'un site dépend de leur présence et de l'image qu'ils construisent ensuite. C'est ce qui s'observe en Afrique, notamment dans le bassin du Tchad où la réputation de certains sites est faite par la

---

<sup>24</sup> KOLH I. : P. 100.

<sup>25</sup> Monde Arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens. [http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/pleins\\_textes\\_7/autrepart/010023772.pdf#page=7](http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/autrepart/010023772.pdf#page=7).

présence des touristes (cf. 2<sup>e</sup> partie). Cette production de l'espace géographique suit le même schéma lorsque les fondements sont religieux et idéologiques.

La « Terre promise », d'Abraham, le chemin de Compostelle, la Mecque résonnent comme un appel de la foi ayant conduit l'être humain au déplacement et à la rencontre de Dieu. Tout comme à l'époque où Abraham et les siens répondant à son appel se laissaient guider sur des grandes distances, avant d'atteindre cette terre promise, des milliers voire des millions d'individus ont refait et continuent à refaire le même parcours pour atteindre des lieux qui Lui sont consacrés avec comme seul fondement leur foi religieuse. Ce parcours initiatique, émaillé de rituels permettant à l'individu une transformation progressive, a produit des espaces géographiques qui sont autant d'étapes obligatoires « des lieux de passage » auxquels se soumettent les pèlerins. NOGUEIRA P souligne que « le pèlerinage à Compostelle a créé des voies de spiritualité et de culture...Sur ces routes, ils (les pèlerins) devaient endurer de nombreuses privations et des animaux sauvages ». Même de nos jours, certains musulmans africains considèrent le fait de partir en pèlerinage à la Mecque en avion comme *haram*, c'est-à-dire non recommandé, lui préférant la « route traditionnelle » et le voyage à pieds ou à dos de dromadaire ou encore en véhicules (BENNAFLA. K ; 2005). BENNAFLA K. estime à environ 25.000 le nombre de personnes qui empruntent la route terrestre traditionnelle reliant N'Djaména (Tchad) au Port-Soudan (Soudan). Cet axe transversal historique est aussi emprunté par des pèlerins venant du Nigeria voire du Sénégal (BENNAFLA K. 2005).

Les idéologies ont, en tout temps, été à l'origine de la production d'espaces géographiques en ce sens que le rapport de l'homme à celui-ci a toujours été sous-tendu par un besoin d'occupation et d'appropriation. La découverte de nouveaux continents à partir du 15<sup>e</sup> siècle en est la parfaite illustration. Les grands voyageurs que furent Magellan, Christophe Colomb, Vasco de Gama ont quitté le continent européen avec la ferme conviction et la volonté de découvrir « ces terres vierges ». En les cartographiant, ils se les approprièrent d'une certaine façon avant que celles-ci ne fussent colonisées. Comme le souligne si bien MERLE A. (2005). « l'espace dans lequel s'insère le périple n'est jamais l'objet d'une description neutre, et plutôt que sa description il conviendrait de parler de son interprétation, voire de sa recomposition ». BLAIS H. (2004), JACQUELARD C. (2005) et MERLE A. (2005) en rendent compte dans des études scientifiques à travers les itinéraires de ces voyageurs ayant permis la construction géographique du monde. Plus

tard, les explorateurs européens, voyageurs presque solitaires, tels que Caillé, Livingston, Barth, etc. en sillonnant, l'Afrique (comme d'autres l'Asie), en effectuant de reconnaissances des terres occupées par des « sauvages » n'ont fait que préparer le terrain à l'idéologie impérialiste. Les missions sont dites scientifiques, mais la science n'exclut en rien la prospection coloniale souligne BLAIS H. (2001). La grandeur d'une nation se mesure à l'aune d'espaces occupés et de peuples soumis. C'est donc cette idéologie qui a été à l'origine des empires qui se sont succédés à travers l'histoire de l'humanité : empire romain dans l'antiquité puis l'empire espagnol au 15<sup>e</sup> siècle et plus proche de nous les empires britannique ou français. Il apparaît à travers ce paragraphe une différence de conception du voyage entre l'Occidental et l'Africain.

## **1.2. Le voyage rupture ou lien : une différence de conception entre l'Occident et l'Afrique**

La littérature et la recherche scientifique se sont intéressées très tôt au voyage et aux voyageurs en Occident. Sociologues, anthropologues et écrivains en ont fait l'objet de leurs études (AMIROU R., 1995 ; CHRISTIN R., 2000 ; URBAIN J., 2000 ; MAFFESOLI M., 2002). Dans ces travaux, le voyage est magnifié car apportant à l'homme « ici l'homme blanc » ce dont il rêve dans sa sédentarité. Le voyage qui devient un mythe est un acte en même temps qu'un rêve, un élan du corps en même temps qu'une pensée dont le nomadisme assurerait la fertilité souligne CHRISTIN R. (2000). Les récits des voyageurs ont servi à construire des connaissances historiques et géographiques. Des œuvres littéraires sont bâties sur la relation du voyage (GIDE A. 1923 ; KEROUAC J., 1960 ; TODOROV T, 1989 ; BOUVIER N., 1992.).

Selon les *mots de la géographie*, « Le voyage se définit comme déplacement avec retour qui implique un échange, un trajet, une trajectoire, un voyage intérieur doublant en nous le voyage géographique [...] Le vrai voyage, comme une introspection d'un dehors différent de celui dont on a l'habitude, implique un changement total d'alimentation, un englobement du pays visité, dans sa faune, sa flore et dans sa culture » (CALVINO I.). Il est un double mouvement à la fois intérieur et géographique de l'individu sortant de lui-même et de son quotidien pour entrer dans « un dehors » différent. Le voyage est conçu comme une rupture indispensable, un préalable pour l'individu d'exister comme le souligne SIVIGNON M. (2007) citant en ces termes BOUVIER N. « on ne voyage pas

pour se garnir d'exotisme et d'anecdotes comme un sapin de Noël, mais pour que la route vous plume, vous rince, vous essore... »<sup>26</sup>. Ce qui permet à l'individu d'exister. Selon MAFFESOLI M., « le terme existence (ek-sistence) évoque le mouvement, la coupure, le départ, le lointain. Exister, c'est sortir de soi, c'est s'ouvrir à l'autre, fût ce d'une manière transgressive ».

L'ouverture à l'autre afin de douter de soi complète la conception que l'Occident a du voyage lequel permet à l'individu de sortir de son enfermement pour aller à la rencontre de l'altérité, un miroir à travers lequel on se regarde. Il permet donc à l'individu de se remettre en cause ; sa vertu « est de purger la vie avant de la garnir » (BOUVIER N., 1992). Il y a là une certaine prise de risque, celle de la différence (CHRISTIN R., 2000). Le voyage suppose donc une rencontre avec l'autre une démarche qui conduit l'individu à rompre avec la peur des autres qui ne sont plus perçus comme des « étrangers » dans leur connotation négative mais comme des êtres avec lesquels on peut communiquer et échanger. Si telle est la conception occidentale du voyage, elle est bien différente dans le bassin du Tchad.

En effet, en Afrique le voyage est perçu au travers de la « figure de l'étranger » racontée dans les mythes et légendes de la littérature orale. Le terme étranger pourrait s'appliquer à toute personne qui n'est pas du village souligne MAGNANT J-P. (1987). On voit ici que ce terme est très restrictif car il se limite à ce qui est « *dehors du village* » et qui suscite la méfiance. Il ajoute que « les véritables problèmes se posent pour les lignages inconnus qui demandent à s'installer. Même s'ils sont de même civilisation et de même langue que le groupe d'accueil, les étrangers susciteront la méfiance des villageois qui ignorent les motifs de leur départ de chez eux... On n'acceptera qu'après une période de probation un groupe qui a quitté son village à la suite d'une querelle. Quant à ceux sur qui pèse une accusation de sorcellerie ou de sacrilège, ils sont rejetés »<sup>27</sup> Dans cette citation, on voit que l'étranger n'est pas un individu isolé mais qu'il est considéré comme un groupe en déplacement.

Deux genres littéraires, les proverbes et les contes dont le rôle pédagogique est indéniable dans la société africaine, fondent notre argumentation. Ici, on parlera plus de l'étranger que du voyageur. La méfiance à l'égard de l'étranger n'exclut pas qu'on lui accorde

---

<sup>26</sup> SIVIGNON M. (2007) : P.255.

<sup>27</sup> MAGNANT J-P. 1987: p.93.



l'hospitalité ne fusse qu'un temps. Par ailleurs l'étranger est invité à la prudence car il ne se trouve pas chez lui. « L'étranger est une poule blanche » dit un proverbe *mouroum*<sup>28</sup> pour signifier qu'il ne peut se dissimuler. Une invitation à la prudence qui se traduit d'une autre manière « l'hôte reçu entame la boule mais pas la discussion » ce qui signifie qu'« il appartient à l'hôte d'entamer le repas [en signe d'honneur]. Il peut certes parler, mais la circonspection exige qu'il ne prenne pas la parole le premier et qu'il ne s'immisce pas dans les questions du village ou dans les palabres qui ne le concernent pas. Puisque ne vivant pas dans l'intimité des gens, il ne peut savoir ce qui s'y passe et serait forcément mauvais juge » (BERILENGAR A., 2000).

Le voyage quant à lui est circonstanciel. On quitte son village pour aller se marier, rendre visite à des parents ou aux beaux-parents ou pour échapper à la « honte »<sup>29</sup> d'avoir commis un impair ou d'être incapable de subvenir à ses besoins et à ceux des siens. Il s'agit dans le second cas d'échapper au regard de l'autre, de sa société. C'est en cas de nécessité qu'on voyage. Dans leur description du milieu *Zaghawa*, les TUBIANA (2001)<sup>30</sup> écrivent ceci : « c'est le voyageur solitaire qu'on salue de loin. Il est parti à pied pour rendre une visite, négocier un mariage, réclamer justice auprès du chef ou du faki<sup>31</sup>, armé de son poignard de bras, de ses javelots et muni de sa précieuse théière en fer émaillé bleu ». Le voyage est donc si circonstanciel que celui qui part sans but est appelé « aventurier ». L'aventure, c'est en quelque sorte un voyage qu'on entreprend sans raison sans que les parents et amis sachent pourquoi on a voyagé dans un pays inconnu. Mais BENSÂD A. (2002) dans son analyse sur la mobilité présente l'aventure, selon les perceptions des migrants, comme un acte valorisant. Pour ceux-ci, l'aventure « recouvre aussi bien le sens de l'entreprise que de l'acceptation du risque inhérent à la mobilité ». L'aventure est bien illustrée par ABAKAR M-H. dans son roman biographique intitulé *un Tchadien à l'aventure* dont a rendu compte BOURDETTE D. (2002, 252) Celui-ci citant N'GANBET KOSNAYE M. qualifie l'aventure comme « un déplacement au hasard, sans dessein arrêté. C'est l'inconnu, l'écart entre le plan initial, l'itinéraire prévu et le trajet effectivement parcouru, qui se solde par une succession de désillusions et de moments de désarroi ». Si l'aventure est perçue comme telle, c'est que dans la conception africaine du voyage, notamment dans le bassin du Tchad, il est impossible de partir sans un but précis, sans viatique. On part

<sup>28</sup> Une des ethnies tchadiennes, appartenant au groupe linguistique Sara, habitant majoritairement la Tandjilé.

<sup>29</sup> BOUDOUMI A-S., (2011), *Voyages et conversation en pays Toubou*, Paris, Ed. Sao et l'Harmattan.

<sup>30</sup> TUBIANA M-J. et J., (2011) : p.23.

<sup>31</sup> C'est le marabout, le lettré musulman.

quelque part : chez des parents vivant ailleurs, pour étudier ou encore pour travailler. Dès le bas âge, on dissuade l'enfant de voyager comme le souligne OUMAR DEFFALAH K. (2009, 29) dans son roman autobiographique « j'étais monté pour la première fois de ma vie dans un camion. J'en avais une grande frousse. Chez nous en brousse, nous faisons croire aux enfants que le camion qui passe sur la route était un monstre diabolique avaleur d'enfants qui lui servent souvent d'alimentation pour survivre comme un ogre ».

Entre l'Occident et l'Afrique, deux conceptions du voyage s'opposent ce qui explique l'incompréhension des populations africaines vis-à-vis du tourisme et des touristes perçus parfois comme des « vagabonds ». Si le premier magnifie le voyage, le second le blâme lorsqu'il est sans but. Si le premier cherche une rupture, pour le second le voyage continue à être un enfermement qui conduit l'individu à quitter les siens pour rejoindre d'autres qui sont toujours les siens. L'autre, l'étranger est perçu avec circonspection ce que souligne KHIDIR Z-F. (1989) dans son récit en termes de recommandation « Fais attention aux pays des blancs, il paraît qu'il y a des gens qui se promènent dans la terre. Ca ne doit pas être des vrais personnes » et il ajoute que partir, « c'est se perdre ». (KHIDIR Z-F. 1989).

Le voyage pour l'Occidental, est d'abord un projet dans le temps visant une rupture, condition d'une affirmation de soi. Il est une démarche initiatique permettant de se libérer de l'oppression intérieure qui tenaille l'individu. Il est aussi un processus transformateur se déroulant tout au long du déplacement. En Afrique le voyage étant circonstanciel et avec un but immédiat vise le règlement des difficultés quotidiennes, ce qui suppose que les conditions de son déroulement importent peu. Ce qui importe c'est le but, la destination. Ces deux perceptions du voyage fondent la différence de relations que l'on a avec le risque. Pour l'Occidental, l'accomplissement du voyage dépend des conditions de son déroulement alors que l'Africain intègre et assimile les difficultés de la route avec un certain fatalisme. L'essentiel pour lui c'est qu'il arrive à destination.

### **1.3. Au départ le risque est lié au voyage et continue par ailleurs à l'être**

*Le dictionnaire des risques* (DUPONT Y., 2003), ne définit pas le risque, faisant apparaître les difficultés à trouver une définition consensuelle. Selon une étude étymologique de DERVAUX (1993) reprise par NOVEMBER V. (2002, 120), le mot risque « découle de l'italien *risco* qui date du XVI<sup>e</sup> siècle. Il est employé dans le *vocabulaire maritime*

désignant le danger lié à une entreprise et dans le langage militaire pour exprimer la chance ou la malchance d'un soldat ». Puis elle ajoute que sur l'origine du mot risque, les avis divergent : il se rapproche du latin *resicare*, qui signifie *couper*, pour les uns et au grec *rhisikom* désignant la solde gagnée par un soldat de fortune, pour les autres. *Rhisikom* viendrait lui même du mot arabe *rizq* qui signifie ration journalière. Selon VEYRET Y. (2003), le mot risque, présent dans toutes les langues européennes (*risk* en anglais ; *rischio* en italien ou encore *riza* en espagnol) à une origine discutée. Il proviendrait soit du latin *rixare* qui signifie se quereller ou *rescare* retrancher, supprimer ou peut être du terme *rhizikom* ou arabe *risk*. Cependant le terme a désigné très tôt en Italie l'écueil, puis le naufrage et ensuite un danger possible que l'armateur peut subir. Le mot risque désigne à la fois « le péril potentiel et sa perception et indique une situation que l'on perçoit comme dangereuse dans laquelle on se met ou que l'on subit ».

Dans *le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (LEVY J. et LUSSAULT M., 2003), le risque est présenté comme « la probabilité d'un danger menaçant ou portant atteinte à la vie et plus globalement, au cadre d'existence d'un individu ou d'un collectif ». Le dictionnaire renvoie à l'étymologie latine du risque, *rescum* (« ce qui coupe »), supposant une « idée de rupture dans les cours des choses ou de l'existence ». VEYRET Y. (2003) dans un ouvrage collectif, définit le risque comme la perception du danger, de la catastrophe possible. Elle ajoute que « le risque est la traduction d'une menace, d'un danger pour celui qui lui est soumis et le perçoit comme tel ». BAILLY A. (2001) dans son ouvrage, *les concepts de la géographie*, définit le risque « comme un danger éventuel, plus ou moins prévisible, dans une aire non précisément définie, d'une durée indéterminée ». Le tableau 4 présente une synthèse de différentes définitions du mot risque.

**Tableau 4: les différentes définitions du mot risque**

Auteur(s)	Définitions du risque	Références
Levy J. et Lussault M.	Probabilités d'un danger menaçant ou portant atteinte à la vie et plus globalement au cadre d'existence d'un individu ou d'un collectif	Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés
Brunet R., Ferras R. et Thery H.	Risque, un danger auquel l'ont est exposé individuellement ou collectivement dans certaines circonstances	Les mots de la géographie. Dictionnaire critique
Chaline C. et Dubois-Maury	Le risque est une probabilité, une éventualité de danger	La ville et ses dangers
Tricart J.	- Le risque, c'est la traduction du danger en menace pour celui qui lui est soumis ; - Le risque est une probabilité qu'un danger se concrétise sous la forme d'un phénomène nuisible ou dommageable	« Danger et risques naturelles et technologiques » Annales de géographie, n°565, pp ; 257-288
Cutter Susan	Les risques sont des menaces qui pèsent sur les gens et sur les choses qui ont une valeur pour eux	Environmental risks and hazards
Vereyt Y. (dir)	Le risque est la perception du danger, <i>de la catastrophe possible</i>	Les risques
Bailly A.	Danger éventuel, plus ou moins prévisible, dans une aire non précisément définie, d'une durée indéterminée	Les concepts de la géographie humaine
Peretti-Watel P.	Le risque est un danger sans cause, un dommage sans faute, qui pourtant devient prévisible et calculable	Sociologie du risque

De ces différentes définitions, il se dégage plusieurs connotations du risque : Le risque perçu comme danger, chance ou malchance et le risque comme catastrophe. Le lien entre risque et espace apparaît dans certaines de ces définitions. Par conséquent, par rapport à la problématique de cette thèse, la définition donnée par BRUNET R. et al. qui convient le mieux : « le risque est un danger auquel l'on est exposé individuellement ou collectivement dans certaines circonstances ». Toutefois, cette définition pêche par le fait que le risque est confondu au danger. Aussi nous la reformulons comme suit **le risque est la perception d'un danger auquel un individu est exposé dans certaines circonstances, notamment au cours d'un voyage.**

Cette définition s'accorde bien à une étude sémantique du mot risque qui fait apparaître le lien avec le voyage. IBN KHALDUM repris par NOVEMBER V., associe « l'idée de risque au *gharar* », c'est à dire au commerce. Pour lui, « un négociant prévoyant, s'il part en voyage, ne doit prendre que des denrées de qualité moyenne. Car seuls les riches et les courtisans peuvent s'offrir des produits de luxe : ils ne sont pas nombreux [...] De même, il lui sera avantageux et plus profitable, plus sûr aussi contre les fluctuations des cours, d'exporter ses produits d'un **pays très éloigné**, en empruntant une route dangereuse. De cette façon, la distance et le risque (*gharar*) couru donneront un caractère de rareté à ses marchandises et, par suite, en augmenteront la valeur » (IBN KHALDUM)<sup>32</sup> (NOVEMBER V., 2002). Selon Malte-Brun derrière l'idée de risque apparaît l'idée d'échange liée à la navigation. C'est un risque en tant qu'opération dont on ne connaît pas le sort (réussite ou échec) (citation de November, 2002). Dans le contexte de Malte-Brun, quand l'opération devient une réussite, le risque lié à la navigation permet un enrichissement culturel à travers les contacts que celui-ci procure (NOVEMBER V., 2002).

Les premiers voyageurs ont insisté dans leurs récits sur les risques pris, sur les angoisses d'être dans l'inconnu. SERME J-M (1999), dans un article portant sur le voyage au Tennessee, écrit ceci « la route fluviale rallongeait considérablement le voyage. Mais la perspective de traverser les territoires indiens avec femmes et enfants a dû terrifier les commanditaires... L'hostilité des indiens de la région demeure sans doute la principale raison du détour par le cours d'eau ». GALILAL EL KHADI (1993) Dans un article paru dans *les Cahiers des sciences humaines*, parlant de l'émigration dans la littérature égyptienne, décrit l'angoisse des émigrants en ces termes : « prendre le train pour se rendre en ville est une aventure que des milliers d'émigrés ruraux vivent quotidiennement et douloureusement.

---

<sup>32</sup> Une citation de NOVEMBER V., 2002.

Chaque étape de cette odyssée, pitoyable et exténuante, représente un moment exceptionnel pour le migrant ». Le texte de GAMAL EL GHITANI, dans son roman *les Théophanies*, que cite GALILAL EL KHADI, rend bien compte de cette angoisse « je me ferai violence, te demanderai mon chemin vers le mausolée d'El-Hussein ; je le visiterai, lui demanderai de me placer sous sa protection, de veiller sur moi, étranger dans cette ville, d'écarter de mon chemin les mauvais gens,.. ».

En effet, le fait de quitter un milieu familial pour se rendre ailleurs implique forcément une prise de risque de différente nature. Dans les récits de voyages, l'un des éléments qui revient en premier lieu dans la relation de ce voyage est le risque auquel est confronté le voyageur. Certaines pratiques du tourisme, qu'on observe aujourd'hui, (sport de l'extrême) et l'objectif recherché semblent être les mêmes que pour le négociant de KHALDUM « exporter ses produits d'un pays éloigné en empruntant une route dangereuse » donne de la valeur tout comme le sportif qui escalade le mont Everest. L'un (le négociant) et l'autre (le pratiquant de l'extrême) donnent ou se donnent de la valeur ou du sens à travers la dangerosité de leur activité ou pratique.

### **1.3.1. Entre le risque choisi et sa non-acceptabilité**

La notion du risque choisi et non choisi apparaît comme une entrée valable pour étudier le tourisme. Quel est le seuil de tolérance par rapport au risque pour que le touriste choisisse telle destination plutôt que telle autre ? Ou bien encore pour quelle raison tel individu accepte de pratiquer un loisir à risque alors qu'un autre refuse de s'y adonner ? Ce sont des questions qui amènent à s'interroger sur le risque choisi et non choisi.

LE BRETON D., dans son ouvrage sur la passion du risque a analysé le rapport risque et certaines pratiques sportives. Selon lui, l'individu recherche le risque pour se valoriser, pour donner un sens à sa vie. A travers la quête de limite, l'individu cherche ses marques, teste ce qu'il est, apprend à se reconnaître, à se différencier des autres, à restaurer une valeur à son existence (LE BRETON D., 1991). Et d'ajouter « Passion de l'endurance, lutte contre soi-même, contre les éléments plus qu'avec les autres, car le plus souvent ces pratiques sont solitaires ; même en foule, le marathonien, par exemple, court pour lui-même... Il s'agit de se produire soi-même, de se sentir exister ». L'individu qui pratique ces sports extrêmes où il se dépense physiquement est en quête des limites rapportant à une donnée enfin tangible, un sentiment d'identité personnelle que le champ symbolique ne permet plus de fonder durablement (Le BRETON D., 1991). « ..... Pour s'assurer de son existence, on va au bout

de ses forces ou de son courage. On veut sentir l'existence battre en soi, mais cela ne peut se faire que dans l'accès au sens... De même des handicapés, des grands malades parcourent le monde en fauteuil roulant, participent à toutes les compétitions, à tous les défis, pour démontrer « qu'ils peuvent le faire eux-mêmes aussi », qu'ils sont des hommes comme les autres et que leur handicap ou leur maladie n'est pas une structure fondatrice de leur identité, mais simplement une signification associée de l'extérieure »<sup>33</sup>. (Le BRETON D., 1996).

C'est donc par rapport à des nouvelles valeurs que le risque est recherché, voulu. Le risque recherché est perçu comme une valeur (le BRETON D, 1993). En prenant comme exemple le Paris-Dakar, Le BRETON D., ajoute que ce rallye fait valoir les dangers sans lesquels, il n'y aurait plus de mythologie et cite *Paris-Match* « dans le désert, changer de décor c'est relever un nouveau défi. Après les dunes où les véhicules s'enlisent et où les pistes se brouillent dans les lumières aveuglantes, l'erg, le désert de cailloux, se hérisse de pièges redoutables. Désormais, pour le cavalier solitaire, la moindre chute peut être fatale, et c'est dans ce labyrinthe inextricable que la roue avant de la moto doit chercher sa route au milieu des arêtes de pierres tranchantes qui, au moindre contact brutal, font éclater les pneus. Dans cet environnement hostile où la hantise de se perdre est toujours présente, la course atteint les limites du possible »<sup>34</sup>. Cette recherche du risque est d'abord individuelle mais celui-ci devient aussi « le support privilégié de construction identitaire » (BOURGEOIS et WHITSON, 1995, cités par VERNIER et REYNIER.). Cela est d'autant plus vrai pour les pratiquants des nouveaux loisirs sportifs à risque en montagne ou en mer que pour les concurrents du rallye Paris Dakar ou les adeptes de la chasse sportive ou encore pour ceux qui font le trekking dans le désert dont l'Afrique est le lieu privilégié.

Le risque pris à travers le sport extrême devient, en raison de sa médiatisation, un risque non désintéressé. Le risque est devenu une valeur marchande. En effet, selon JANKELEVITCH V cité par Le BRETON, « l'aventurier se posant en professionnel de l'aventure tient bazar d'aventures et affronte des risques comme l'épicier vend sa moutarde...Il n'a plus peur d'affirmer qu'il faut savoir se vendre et pose volontiers en homme d'affaires. Le néo-aventurier est un entrepreneur, les risques qu'il prend sont loin d'être désintéressés et aléatoires ». Et LE BRETON D. de continuer sur cette analyse qu'indépendamment de la sincérité de ceux qui vivent l'aventure et les dangers qu'ils sollicitent pour mieux l'affronter, l'aventure devient une industrie florissante, une source de publicité pour les entreprises qui la

---

33 LE BRETON D., 1996 : pp.170-171.

34 Op cit. LE BRETON D. : P. 159.

financent,...une manne pour les médias, un motif de vedettariat, la création d'innombrables emplois » (LE BRETON D., p.131, 1996).

La prise de risque devient un enjeu non seulement économique mais aussi un moyen de lutte, un moyen pour sensibiliser sur certains maux de l'humanité. Dans un blog écrit sur l'affaire de l'« Arche de Zoé », un blogueur dit que « l'humanitaire se pointe bientôt avec l'organisation de voyage dans le tiers-monde et d'autres missions en faveur des indigènes. Le volet humanitaire, ça te rend tout de suite le « raid-aventure 4x4 plus présentable »<sup>35</sup>. Toutes les occasions sont bonnes pour poser un défi, tous les lieux peuvent accueillir les adeptes de l'extrême engagement physique. La plus modeste route de campagne peut s'honorer du passage d'une randonnée célèbre, d'un marathon, d'un marcheur qui rallie Paris à Pékin, d'un cycliste qui effectue le tour du monde ou d'un coureur de grand fond parti de Lille pour gagner Gao dans le but d'attirer l'attention sur la faim en Afrique ou sur les nécessités de la lutte contre le sida ou le cancer. (LE BRETON D., 1996).

Cette « passion du risque » est aujourd'hui l'objet de recherches portant non seulement sur la compréhension du phénomène mais également sur sa gestion. En effet, à la recherche du risque se développe parallèlement un grand besoin de sécurité. Cette sécurité des pratiquants, au delà de leur propre maîtrise de la pratique, incombe de plus en plus aux entreprises qui proposent une telle offre qu'au territoire qui accueille ce type de loisir. Ainsi, autant il y a une réflexion sur le risque, autant il y en a sur la sécurité des pratiquants. CORNELOUP J. et SOULE B. (2002 ; 2003) ayant comme terrain d'étude, la montagne, ont étudié le lien entre risque, loisirs et territoire. Les responsabilités de plus en plus grandes des territoires et des entreprises face aux pratiques qui constituent les loisirs à risque. Cependant, il faut souligner que le risque étant une construction sociale est appréhendé de manière différente par les individus et cela dépend de leur culture ou de leur milieu social. PERRETI-WATEL P. (2001) souligne que « nous ne nous contentons pas de percevoir les risques, qui d'ailleurs échappent bien souvent à nos sens, nous les construisons, nous en élaborons des représentations, en nous situant par rapport à eux, en y investissant une part de nous-mêmes, de sorte qu'il y a autant de représentations d'un risque que de positions et trajectoires sociales ».

C'est l'unique explication sur l'attitude devant le risque. En effet, une autre entrée du risque est le concept de non-acceptabilité. L'acceptabilité est définie comme la façon dont le risque ou une menace est appréhendée par un groupe social et l'attitude ou le comportement que

---

<sup>35</sup> <http://gponthieu.blog.lemonde.fr/2007/12/28>.



celui-ci devrait adopter. Quel est donc le seuil à partir duquel le risque est accepté? Cette question est importante quand on la ramène au tourisme. Importante, pour le touriste qui devra décider de se rendre vers une destination donnée ; valable aussi pour le voyageur qui annulera ou non un voyage. L'attitude des voyageurs après l'annulation du rallye Paris-Dakar en janvier 2008 consécutive à l'assassinat des touristes français en Mauritanie est révélateur : « annulation de tous les voyages en direction de la Mauritanie » ont déclaré certains voyageurs; « maintien des voyages vers la Mauritanie » rétorquent d'autres. « La décision était difficile à prendre parce que lourde de sens et de conséquences : plus de dix ans après l'ouverture de la ligne Paris-Agadez en 1996, nous ne pourrions pas reprendre les vols ni les circuits au mois d'octobre au nord du Niger. Nous sommes les derniers à avoir reculé, les autres tour-opérateurs ayant décidé il y a déjà quelques mois de ne pas programmer de circuits sur Agadez. Comptant sur notre bonne implantation dans la zone, nous pensions pouvoir résister... » (FREUND M., RFI, 2007). CAVLEK N. (2002), aborde cette question par l'attitude des tours opérateurs face aux risques ou aux crises. Il subordonne la décision des touristes par celle des tours opérateurs.

### **1.3.2. Les risques par ses facteurs**

Les facteurs de risque sont une autre entrée pour étudier les risques liés au tourisme. Cependant, en partant de l'hypothèse que la perception du risque est différente selon l'individu et selon son expérience du voyage, certains facteurs peuvent avoir un poids plus ou moins importants dans la décision finale. LEPP A. et GIBSON H. (2003), dans un article publié dans la revue *Annals of tourism review*, déclinent sept facteurs de risque : instabilité politique, santé, terrorisme, nourriture inhabituelle, obstacles culturels, dogmes politiques et religieux du pays et criminalité. Il faut remarquer que le risque naturel ne figure pas sur la liste. CAVLEK N. (2002) identifie plusieurs facteurs qu'il regroupe en trois groupes : facteurs humains (*human-caused crises*), catastrophes naturelles (*natural catastrophes*) et catastrophes causées par l'homme ou par une erreur technique (*catastrophes caused by human or technical error*).

S'agissant de l'instabilité politique, CARON-MALENFANT (2002) en donne une définition en partant du concept de stabilité politique. Elle définit celle-ci comme « la caractéristique d'un régime dont les détenteurs du pouvoir sont reconnus pour leur légitimité, et qui est en mesure de satisfaire une partie des différents intérêts présents au sein du système, de sorte que la domination en place n'est pas à proprement parler contestée ». L'instabilité politique est, pour elle, le contraire de ce qu'elle considère comme une crise de légitimité. Un

mécontentement général est à l'origine de l'instabilité et celle-ci aboutit à des actions dont l'intensité est variable et qui a pour but de déstabiliser le régime en place. Du coup, la violence n'est plus le monopole du pouvoir en place (CARON-MALENFANT, 2002). Cette réflexion sur la violence politique est corroborée par BANGOURA M-T. (2006) au sujet du Tchad. La situation politique dans ce pays s'est caractérisée par plusieurs formes de violence : la violence d'Etat au début de l'indépendance fut marquée par un autoritarisme du régime de Tombalbaye, le premier président. Celle-ci fut accompagnée par une violence « par le bas » se voulant comme une réponse à la violence d'Etat. Enfin, une violence « par le haut » qui se traduisit par le coup d'Etat militaire en 1975 qui mit fin au régime du premier président. Pour BANGOURA M-T. l'histoire politique du Tchad est une succession de ces violences ayant des intensités différentes depuis Ngarta Tombalbaye jusqu'au régime d'Idriss Deby Itno. Ces différentes formes de violences ont eu des répercussions certaines sur le tourisme au Tchad.

Le lien tourisme et instabilité politique est évident. POIRIER ROBERT A. (1997) ; CLEMENTS M-A. et GEORGIOU A. (1998) ; SÖNEZ (1998) ont analysé le lien risque politique et tourisme à travers des articles publiés dans les revues *Annals of tourism review* et *Tourism Management*. POIRIER ROBERT A. en prenant comme terrain d'étude les pays en voie de développement, a analysé le lien entre les risques politiques que présentent ces pays et les investissements directs des entreprises multinationales dans le développement touristique. L'instabilité politique de ces pays ne favorise pas des investissements étrangers dans ce secteur. Cela a des effets induits sur la fréquentation touristique. CLEMENTS M-A. et GEORGIOU A., analysant la crise chypriote, souligne l'impact de celle-ci sur la fréquentation non seulement de l'île, mais aussi de la Grèce et la Turquie. SÖNEZ SEVI F. et GRAEFE ALAN R. (1998) en établissant le lien entre le tourisme, le terrorisme et l'instabilité politique soulignent l'impact de ces deux facteurs sur la demande touristique. Les terroristes utilisent le tourisme comme arme politique pour détruire l'image d'une destination.

TEYE V-B. (1986) en prenant le continent africain comme terrain d'étude, s'est intéressé au lien guerre de libération et développement touristique (1986) et les coups d'état et le tourisme (1988). Prenant deux exemples (la Zambie et le Ghana), TEYE V-B. montre dans ses articles, cités ci-dessus, que bien que les deux pays aient inscrit le développement touristique dans leur agenda, les guerres de libération, en ce qui concerne la Zambie (il s'agit ici de celles qui ont eu lieu dans l'actuelle Zimbabwe, en Angola et en Namibie), ont freiné le développement du tourisme dans ce pays. De même, les coups d'états successifs au Ghana ont eu les mêmes effets. S'agissant de la Zambie, ce pays était devant le Kenya, au début des années 1960 avec

114.100 touristes pour le premier et 65.000 pour le second. En 1978, il y a eu inversion des tendances : la Zambie se retrouvant avec 53.000 touristes quand le Kenya atteignait 360.000 visiteurs. Les conflits aux frontières de ce pays en étaient les principales causes. PY P., dans un article sur la sécurité et tourisme, paru dans l'ouvrage *le tourisme au XXI<sup>e</sup> siècle* dirigé par SPLINDER J. (2004), présente non seulement l'impact de l'instabilité politique sur le tourisme mais aussi celui des risques sanitaires.

Au sujet des risques sanitaires, il existe une foisonnante littérature. En effet, les voyages touristiques ou non supposant abandon momentané de son environnement habituel comportent des risques sanitaires liés au nouvel environnement. Mais la mobilité aggrave et diffuse certaines maladies liées à la prostitution notamment les MST dont le SIDA. La plus grande partie des études réalisées à ce sujet concerne les régions tropicales chaudes et humides. GALLAIS (1994) ne titre t-il pas son ouvrage *les tropiques Terres de risques et de violences*. Tout un chapitre de cet ouvrage est consacré aux maladies. Des nombreuses études ont été réalisées sur le lien voyage et risques sanitaires. Celles-ci, dans le cadre des recherches universitaires en médecine et en pharmacie, ont abordé les pathologies susceptibles d'atteindre des voyageurs à destination des régions tropicales, (COLLARD M., 1985 ; MARIDORT-DUHAYER N, 1991 ; CLAEYSSSENS M., 2004 ; BETTAN J-C., 2004 ; DUBOST J, 2004 ; MBOW M-L, 2004). La littérature anglo-saxonne s'est également étendue sur la problématique risque sanitaire et voyage (LEGGAT P-A. et GOLDSMID J-M., 2004 et 2005 ; TOOVEY S., 2005 ; BAUER I., 2007 ; WILDER-SMITH A., 2007 ; NICASTRI E. et al., 2008). Les études qui ont été réalisées s'articulent autour de trois axes : les différentes pathologies que le voyageur risque de contracter lors de son voyage, les principaux sujets à risque (enfants, personnes âgées, les personnes atteintes des maladies incurables et femmes enceintes) et les mesures de prévention (vaccination, moustiquaires imprégnées et abstinence par rapport aux relations sexuelles).

S'agissant des pathologies, TOOVEY S. (2005), dans un article intitulé « travelling to Africa : health risks reviewed » paru dans la revue *Travel Medicine infectious Disease*, présente les principaux risques sanitaires sur le continent africain. Il souligne dans son article la fascination de nombreux voyageurs pour le continent africain mais des causes environnementales et l'absence d'infrastructures sanitaires adéquates font que le risque sanitaire y est très élevé. Il distingue plusieurs catégories de risques liés à la santé : les maladies infectieuses, les risques venimeux, les accidents de toutes sortes et les risques d'explosions des mines.

Le risque du voyage provient donc de la rupture que vit le voyageur par rapport à son environnement habituel et le sentiment d'inquiétude que celui-ci ressent découle d'une distance culturelle entre lui et l'environnement auquel il se met en contact. Les différences linguistiques, culturelles et alimentaires sont autant des barrières qui peuvent être perçues comme risque par les touristes. Des nombreuses études ont été réalisées à ce sujet. LEPP A. et GIBSON H., 2003, ont abordé la question dans un article paru dans *Annals of Tourism Research*, intitulé « tourist roles, perceived risk and international tourism ». Ils distinguent plusieurs facteurs de risque, notamment, ceux liés aux différences culturelles. SIEW IMM N-G., LEE et SOUTAR, 2007, ont dans leur article « tourists' intention to visit a country: The impact of cultural distance », paru dans *Tourism Management*, abordé la question de distance culturel. Ils soutiennent que les touristes préfèrent se rendre dans les pays qui leur sont proches culturellement.

### **1.3.3. Le risque comme construction sociale : le cas du bassin du Tchad**

La perception du risque est différente selon les individus et selon les groupes d'individus. Et c'est cette différence de perception, qui fait que le risque est considéré comme une construction sociale. Cette différence est valable autant pour les risques naturels et technologiques que pour le voyage et le tourisme. En effet, le voyage a toujours été représenté à travers les mythes des grands voyageurs, Caillé R., Barth H. et Stanley H-M qui ont, au péril de leur vie, fait de découvertes exceptionnelles. Le voyage intègre en son sein et au cours de son déroulement la plupart des ingrédients des rites de passage, tels que le choc, la peur, la souffrance physique, l'épreuve psychologique, le rapport à la mort, la question de survie, le moment de la transformation, le traumatisme, le basculement, etc. (MICHEL F, <http://www.deroutes.com/Rites.htm>). CARTER S. (1998), s'est intéressé à la question de la construction sociale du risque des voyageurs et touristes, dans un article paru dans *Tourism Management*. Pour lui tous les voyageurs, touristes ou voyages d'affaire ont des croyances et des préjugés par rapport aux différentes régions du monde. Celles-ci sont classées selon leur sécurité et les risques qu'elles comportent lorsqu'on les visite. Selon lui, le désir de visiter ou d'éviter particulièrement certaines régions est basé sur des représentations mentales de différences entre le milieu habituel et le lointain. La plupart de ces représentations se font à travers la perception de la sécurité ou du danger d'une région et les risques auxquels pourrait être confrontés le visiteur (CARTER S., 1998).

Pour ce qui concerne le bassin du Tchad, la perception est double et ambivalente. Celle qui perçoit le bassin du Tchad, région *a priori* dangereuse et à risque à cause de plusieurs années

d'instabilité politique et celle qui en fait une région désirée en raison de son isolement. La première perception qui considère le bassin du Tchad comme région à risque pourrait-elle se fonder sur la classification faite par LEPP A. et GIBSON H. concernant les facteurs de risque perçus ? Si oui, quels sont les types de risques ? Les entretiens avec quelques expatriés résidents au Tchad et au Cameroun complétés par le site des affaires étrangères « conseils aux voyageurs » permettent d'en avoir une idée et construire les tableaux 5 et 6 suivants.

**Tableau 5: les facteurs de risques selon la classification de LEPP A. et GIBSON H. adaptés au Tchad**

acteurs de risques	Thèmes récurrents	Enquêtés	Types de risque
<b>Instabilité politique</b>	<b>Insécurité</b>	Elke Faust	« J'ai entendu des tirs d'armes »
			« il y avait des militaires »
			« c'est dommage qu'on ne peut pas avec les rebelles »
		Norbert Stede	« des appréhensions pour l'internet par rapport aux affaires étrangères »
		Ruth Wittmer	« Les traces de la guerre à N'Djaména »
			« La ville était pleine de militaires avec des armes »
		Coralie	« atmosphère très tendu à N'Djaména »
		Agnès Zimmerman	« J'ai vécu les événements d'avril 2006 »
		Michel Fosse	« c'était très chaud. Le samedi, entre 17 et 18 heures on ne voyait plus rien. On a eu très peur ! »
<b>santé</b>	<b>Manque d'hygiène</b>	Elke Faust	« l'insalubrité au niveau de la ville »
			« il n'y a pas de toilettes, pas de système sanitaire »
			« il y a aussi le développement du choléra »
		Ruth Wittmer	« les odeurs pendant la saison de pluies »
		Coralie	« présence des déchets »
<b>Criminalité</b>	<b>Risque d'agression</b>	Elke Faust	« Ils ont volé les voitures des ONG en pleine ville »
			« beaucoup de criminalité en ville »
		Michel Fosse	« Aux marchés, je fais attention qu'on ne me fasse pas les poches »
			« La nuit ... je sors très peu, il n'y a beaucoup moins de monde, là je me sens en insécurité »
			« les coupeurs de route sont apparus dans cette zone (Nord Cameroun) »
		Ruth Wittmer	« La criminalité a augmenté mais il faut relativiser »

Sources : classification de LEPP A. et GIBSON H. et entretiens avec les expatriés résidents

On observe que dans le tableau 5 inspiré de la classification de LEPP A. et GIBSON H., que certains facteurs de risque n'apparaissent pas lors de l'enquête auprès des expatriés, notamment ceux liés aux nourritures inhabituelles, au terrorisme, aux obstacles culturels et aux dogmes religieux. Ces facteurs qui ressortent des entretiens portent sur l'instabilité politique avec son corollaire l'insécurité, la santé liée au manque d'hygiène et la criminalité faisant craindre les risques d'agression. D'autres facteurs de risque évoqués n'entrent pas dans la classification faite par LEPP A. et GIBSON H. Il s'agit, comme le montre le tableau 6 du mauvais état des infrastructures de communication qui favorisent les risques d'accidents, de tracasseries des forces de l'ordre symbolisées par les différentes barrières routières et de l'attitude des populations se manifestant par une certaine hostilité à l'égard des étrangers.

**Tableau 6 : Les facteurs de risques évoqués par les expatriés résidents dans le bassin du Tchad**

Facteurs de risques	Thèmes récurrents	Enquêtés	Types de risque
<b>Etat des infrastructures</b>	<b>Risque d'accidents</b>	Michel Fosse	« On partira par la route, puis on évitera la saison de pluies pour éviter justement les problèmes de déficit de route »
			« En dehors de l'état de route »
		Ruth Wittmer	« La grande route est dangereuse à cause de l'excès de vitesse »
		Agnès Zimmerman	« mauvais état des véhicules et de la route »
<b>Tracasseries policières</b>	<b>Les barrières policières</b>	Michel Fosse	« Des amis qui étaient venus de France qui me disaient qu'on se faisait enquiquiner sur la route. On déconseille aux Français d'être au Cameroun parce que c'est fort bien connu »
			« Le pont de Ngueli ! J'essaye être en règle, ça coûte moins cher que de ne pas l'être »
<b>Attitudes des populations</b>	<b>Agressivité et hostilité</b>	Ruth Wittmer	« l'hostilité à l'égard de l'étranger est accentuée »
		Coralie	« Peur des enfants. Ils ont un comportement agressif et bizarre »

Source : Entretien avec les expatriés résidents

### A. L'instabilité politique

Cette instabilité a pour corollaire l'insécurité dont la crainte est exprimée par les différentes personnes interrogées. Trois principaux types de risque sont évoqués. Il s'agit des tirs intempestifs d'armes de guerre dans les agglomérations liés à une extension des affrontements entre protagonistes dans les centres urbains ou encore à la présence des militaires armés visibles un peu partout et à une prolifération d'armes de guerre. Les incursions des rebelles dans les centres urbains ont été dramatiquement vécues par les personnes interrogées qui n'ont pas hésité de parler de leur « peur ! ». La présence de plusieurs rébellions dans la partie Est et Nord du Tchad est un sujet de préoccupation non seulement pour les expatriés mais surtout pour les populations locales même en période d'accalmie. Les recommandations faites aux voyageurs par les sites « conseils aux voyageurs » vont pour le Tchad de « faire preuve de grande prudence » à « éviter tout voyage non essentiel » d'où les « appréhensions » des touristes. Toutefois, un autre type de risque lié à l'instabilité politique et aux violences qui s'en ont suivies mais que les enquêtés n'évoquent pas est la présence des mines dans certaines régions du Tchad, notamment dans la partie Nord-est. Le site *Conseils aux voyageurs* en parle et recommande aux voyageurs de « ne pas circuler hors des pistes et de recourir à un guide »<sup>36</sup>. Par contre, les personnes interrogées n'en parlent pas bien que certains aient effectué un déplacement dans la zone concernée et d'autres rêvent d'y aller.

### B. Les risques sanitaires

En se référant aux préoccupations des expatriés, les risques sanitaires sont liés à la problématique de l'insalubrité et du manque d'hygiène. Cette problématique se situe à deux niveaux. Au niveau du rapport que les individus ont avec le déchet et l'hygiène. Il est admis que dans la société tchadienne les déchets soient déposés juste derrière l'habitat. Le hors de chez soi se situe derrière la maison en opposition de la façade qui fait partie du soi, d'où l'expression *wara bet* ou bien encore *ta wal* les abords de la brousse même si cela se trouve à 100 m de l'habitation. Le *wara bet* et le *ta wal* sont les réceptacles de tous les déchets ce qui explique l'absence de sanitaire en général d'où des défécations à l'air libre. Le second niveau est celui de la gestion des déchets et ordures par les villes notamment N'Djamena qui est la plus citée pour son insalubrité. Celle-ci découle, outre des pratiques de la population elle-même rendant plus difficile la gestion des déchets, d'une faiblesse de ressources des

---

<sup>36</sup> Extrait du site *Conseils aux Voyageurs*, portant sur le Tchad dont la dernière mise à jour date du 28 janvier 2011.



communes et d'une topographie ne favorisant pas l'écoulement des eaux pluviales en ce qui concerne N'Djaména. La Mairie de cette ville a pendant longtemps négligé le nettoyage de la ville et l'enlèvement des ordures d'où des amoncellements des déchets en peu partout en ville. La topographie de la ville assez plate a toujours été une problématique dans la gestion des eaux pluviales. Une problématique étudiée par ADIBORD M-Y (2003) dans sa thèse. Chaque saison des pluies, des nombreuses mares se créent à travers la ville de N'Djaména contenant de l'eau fétide empestant la ville. Le décalage entre propreté dans certaines villes occidentales et insalubrité des villes africaines est si grand que l'Européen qui arrive a un sentiment de répulsion. Un vécu qui reste souvent graver dans l'esprit de beaucoup de voyageurs. L'évocation du choléra, certainement liée à l'insalubrité ambiante, plus que les autres maladies tropicales découle de la représentation générale que l'on fait d'une maladie très contagieuse et des difficultés à éviter la contagion dans un environnement malsain en dépit de précautions prises. Par contre certaines maladies tropicales comme le paludisme, la fièvre jaune ou encore les MST notamment le Sida n'ont pas été évoquées par les expatriés. Cependant, on observe une différence de posture et de perception entre les différents enquêtés. Les femmes semblent être plus sensibles aux risques sanitaires que les hommes. L'état d'insalubrité dans lequel se trouvait<sup>37</sup> la ville de N'Djaména est la première des choses à être soulignée par les femmes et qui selon elles, affecte l'image de la ville.

### C. La criminalité

La criminalité est présente aussi bien en ville qu'en brousse. Les évocations des personnes enquêtées portent en grande partie sur la criminalité urbaine et la petite délinquance. Les enquêtés parlent eux-mêmes des mesures qu'ils prennent pour ne pas être victime d'un vol ou d'une agression. Le marché, lieu de concentration urbaine, est présenté comme propice au développement de la petite délinquance notamment le vol à la tire. A N'Djaména, le marché de Dembé (cf. carte 5 et figure 6) est réputé être dangereux en raison de la présence des *colombiens* constitué de bandes d'enfants de la rue généralement drogués qui y sévissent parfois violemment. Une présence qui met tous les quartiers Sud de N'Djaména (cf. carte 5) comme *zone rouge* déconseillée aux visiteurs Européens auxquels il est fortement recommandé de prendre de mesures de prudence comme ne pas sortir la nuit ou ne pas circuler à partir de 18 heures. Ces recommandations sont formulées aussi pour les villes de

---

<sup>37</sup> Depuis 2009, des grands efforts sont faits par la commune pour rendre la ville plus propre.

l'Est, notamment Abéché, où de nombreux braquages à main armée des véhicules ont été perpétrés. Plusieurs ONG humanitaires en ont été victimes. Mais depuis la constitution d'un Détachement Intégré de Sécurité (DIS) financé par les Nations Unies, le phénomène a régressé. La criminalité s'exprime également à travers la présence des coupeurs de routes dans le bassin du Tchad (cf. page 176). Les enquêtés en parlent parce que le phénomène de criminalité entrave à la fois le développement des lieux de rencontre et de sociabilité - les gens ont tendance plutôt à se « barricader chez eux » dès le coucher du soleil - et la mobilité à travers le pays ne se fait que pour des motifs « strictement professionnels ». Toutefois, ils pensent que la question de criminalité devrait être relativisée<sup>38</sup>.

#### *D. Le mauvais état des infrastructures de communication*

Lorsque les enquêtés évoquent le mauvais état des infrastructures de transport, ils citent un seul type de risque, les accidents. Cette appréhension se fonde sur le fait que le réseau routier dans le bassin du Tchad est constitué majoritairement des pistes en très mauvais état (cf. carte 8). Les routes *goudronnées* sont elles-mêmes dégradées avec la présence de nombreux nids de poule ne facilitant pas une bonne circulation. A cela s'ajoute l'état des véhicules (âge moyen 8 à 12 ans), les conditions de transport et une tendance à l'excès de vitesse. Les accidents routiers découlent de ces facteurs mentionnés ci-dessus auxquels s'ajoute la consommation par les chauffeurs des substances psychotropes. Sur ce dernier point, *N'Djaména Hebdo* en citant un responsable de la police tchadienne de circulation souligne que « la consommation abusive par certains conducteurs des drogues cause d'énormes préjudices et endeuille beaucoup des familles tchadiennes. Sur les lieux d'accident, nos agents ramassent le *tramol* (une substance psychotrope) et constatent parfois que les conducteurs sont ivres »<sup>39</sup>. Si la majorité des enquêtés déclarent éviter les transports en commun et utilisent pour leur déplacement de véhicules de service ou de location, certains ont été victimes ou témoins d'accidents, de la surenchère et parfois de l'agression qui s'en sont suivies. Les tensions qui suivent ces accidents n'ont qu'un seul but, l'arrangement financier (cf. p.179). Des situations qui apparaissent, d'ailleurs, dans les sites « conseils aux voyageurs » publiés par les chancelleries représentées au Tchad et à travers desquelles interviennent le plus souvent les forces de l'ordre.

---

<sup>38</sup> Entretien avec Ruth Wittemer, Bureau DED N'Djaména (12/06/2007).

<sup>39</sup> *N'Djaména Hebdo*, N°1439, 2012.

### *E. Les tracasseries policières*

Certains enquêtés ont parlé des tracasseries policières dont ils ont été victimes. Ils en parlent avec un certain humour ou les dramatisent. Mais c'est un fait quotidien comme le rapporte Michel Fosse: « J'ai une carte de séjour au Tchad puisque j'y réside et un visa d'un an du côté du Cameroun. Pour mon véhicule, puisque je me déplace en voiture, je prends un *passavant*<sup>40</sup> de 3 mois côté Tchad et un autre, dans la même période de 3 mois côté Cameroun. Je régularise la situation à Maroua. Ça coûte beaucoup moins cher... Parfois, ils me demandent quelque chose, je dis non.....Mais je sais qu'on est sollicité mais pas forcément par des gens qui devraient être là ! Pas forcément des gens connus !»<sup>41</sup>

Les tracasseries policières, pratiques observées dans presque tous les pays du monde, sont redoutées de tous les voyageurs. Cependant, selon les pays, les buts visés sont différents. Filtrer les entrées dans le pays et le sécuriser pour certains, extorquer les voyageurs dans d'autres pays même si l'argument utilisé est sécuritaire. Pour le cas du bassin du Tchad, c'est le second but qui prime : il s'agit d'effrayer le voyageur pour pouvoir lui soutirer de l'argent. (cf. p. 87).

Le problème de tracasserie résulte de l'absence d'un visa commun en ce qui concerne le Tchad et le Cameroun pourtant membres de la CEMAC, facilitant la circulation de personnes et de leurs biens. Ceci montre les difficultés d'intégration sous-régionale. Toutefois, en dépit des difficultés de circulation les expatriés se déplacent en utilisant des astuces (disposer d'un visa dans un premier pays et d'une carte de séjour dans le second) ou encore leur capital relationnel engrangé après un long séjour. Ce dernier est aussi utile dans les rapports avec les populations locales

### *F. L'attitude des populations locales*

Cette attitude s'exprime par un certain sentiment d'hostilité voire d'agressivité vis-à-vis de l'homme « blanc ». Un sentiment que ressentent tous les expatriés interrogés. Celui-ci est plus perceptible au Tchad qu'au Cameroun. Au Tchad, il est plus exacerbé et localisé dans certaines régions que dans d'autres comme le confirment les propos d'une expatriée « au sud,

---

<sup>40</sup> Document délivré par les services de douanes attestant que la présence d'un véhicule de l'autre côté de la frontière est provisoire.

<sup>41</sup> Entretien avec Michel Fosse, entrepreneur à N'Djaména.

c'est beaucoup plus agréable, on ne sent pas la tension qu'il y'a à N'Djaména. On se sent plus libre ! On est accueilli par les gens ! »<sup>42</sup>. Une autre expatriée affirme presque la même chose en parlant d'Abéché « Moi je marche, je vais au marché et je suis bien connue. Je n'ai jamais eu de problème. Personnellement on ne m'a pas volé quelque chose. C'est exceptionnel, une femme qui peut marcher seule dans la ville sans problème ! Dans la journée j'achète des choses que je paye un peu plus parce qu'avec la peau blanche je paye plus cher (rire). Et comme je connais un peu le prix, je négocie tout. Je n'ai pas de problème, je prends la voiture moi-même et je sors. Au marché, je trouve que c'est assez intéressant »<sup>43</sup>. L'attitude de la population, le sentiment d'hostilité n'est-il qu'une simple appréhension ? Un autre expatrié apporte une réponse en ces termes « J'ai envie de dire que partout, il y a des gens qui sont hostiles, d'autres qui ne le sont pas. Je crois que la question relative à l'accueil c'est comme un piège. Je vais vous dire quelques réflexions. En RCA, au premier abord tout le monde est sympathique, au deuxième abord, on connaît des déceptions. Tandis qu'ici (au Tchad) au premier abord les gens sont froids, en faisant connaissance, on gagne leur amitié ; ça devient plus durable, plus sérieux. Donc le premier accueil, Je n'ai pas de problème avec les gens ! »<sup>44</sup>.

Quelque soit la perception des expatriés au sujet de l'hostilité qu'ils peuvent ressentir, l'augmentation de cette attitude vis-à-vis du Blanc est perceptible aussi bien dans les paroles et les gestes de certaines catégories de personnes. La montée d'un certain islamisme au Tchad, l'exacerbation du sentiment anti-français dans certains discours politiques au niveau national ou à l'échelle africaine et l'affaire *Arche de Zoé* en sont à l'origine. En effet, l'islam a été toujours présent dans les « relations » entre le Tchad et l'Occident. KHAYAR HASSAN I. (1984) en parle dans son ouvrage *le refus de l'école* et récemment, dans son ouvrage, *l'émergence des organisations islamiques au Tchad*, GONDEU L., (2011) s'interroge sur la dynamique islamique dans ce pays. Il y a donc dès le début (de la colonisation) une certaine attitude de méfiance vis-à-vis du Blanc. Un sentiment souvent exacerbé par les discours officiels, évoluant au gré de l'état des relations avec la France. La récente affaire de *l'Arche de Zoé* au cours de laquelle des enfants ont failli être « enlevés » et envoyés en France

---

<sup>42</sup> Entretien avec Coralie travaillant pour le *Catholic Relief Service*, N'Djaména, 23/06/2006.

<sup>43</sup> Entretien avec Elke Faust, assistante technique DED, N'Djaména le 04/06/06.

<sup>44</sup> Entretien avec Michel Fosse, op cit.

à des familles d'accueil, l'arrestation des membres de cette organisation et son dénouement judiciaire <sup>45</sup> ont augmenté ce sentiment de malaise et d'hostilité.

La communauté d'expatriés dans le bassin tchadien se retrouve dans certains facteurs de risque se déclinant dans la classification faite par LEPP A. et GIBSON H. mais ils y ajoutent d'autres facteurs non pris en compte par ceux-ci. Toutefois, par rapport aux facteurs de risque, évoqués par les expatriés, on observe une certaine compréhension de leur part. Le fait de résider dans la région les a conduits à intégrer ces risques dans leur quotidien allant presque à minimiser leur dangerosité. Il y a un décalage entre leur perception et leur vécu comme le fait observer un expatrié au sujet des médias à propos desquels il affirme : « Je ne crois pas que les médias français ou européens aient une perception juste de la réalité tchadienne. Ce sont juste des clichés qu'ils ressortent: le Tchadien, c'est le guerrier. Et puis après, tout le monde n'est pas guerrier quand même »<sup>46</sup>.

En somme, les facteurs de risques déclinés par les expatriés au cours de l'enquête pourraient dans leur ensemble être liés à l'instabilité politique de la région. Celle-ci est en effet, à l'origine du retard économique se caractérisant par une faiblesse, tant au niveau quantitatif que qualitatif, d'infrastructures d'accueil et de communication. Mais cette instabilité est aussi la cause d'un certain « isolement » des populations locales en ce sens qu'elle a empêché une rencontre entre elles et des résidents expatriés. Cet isolement a un double effet : une certaine méfiance et hostilité des populations locales par rapport à l'étranger. On s'interroge sur sa présence. Le fait que son passage soit très court, il est difficile d'établir une relation amicale avec lui. Par ailleurs, ce passage ne favorise pas une immersion de l'étranger dans la société et la culture locale. Du coup en repartant avec une impression floue, celui-ci ne pourrait pas véritablement témoigner et servir de médiateur. En effet, le départ des *coopérants* ou des *Peace Corps* qui étaient enseignants, infirmiers ou encore techniciens d'agriculture des régions isolées, à cause de la guerre, a contribué d'une part à la dramatisation de ce conflit et d'autre part à la perte des témoins et médiateurs susceptibles de dire « la vérité » sur la situation réelle. Ceux qui sont restés, se trouvant confinés dans les localités les plus importantes, notamment N'Djaména, ne peuvent relayer que la perception d'ensemble.

---

<sup>45</sup> L'intervention du Président Sarkozy de la France a été très mal acceptée par une partie de l'opinion tchadienne.

<sup>46</sup> Michel Fosse, op cit.

Par ailleurs, une autre catégorie de médiateurs est constituée par la diaspora tchadienne vivant en Occident. Ayant des liens avec leur pays d'origine, ils peuvent témoigner positivement sur la situation réelle et le faire connaître sous un angle différent. L'organisation d'événements culturels ou artistiques et les relations qu'ils entretiennent dans leur pays et villes d'accueil pourraient contribuer à l'amélioration de l'image du pays. En effet, certains pays africains sont connus en Europe, à travers leurs représentants qui y vivent. Le Cameroun, le Sénégal ou encore le Mali sont connus aussi bien par le biais de leurs artistes ou sportifs (cf. figure 34) qui sont en fait des véritables « ambassadeurs ». Aux travers leurs personnes et leurs activités, ils donnent une autre image, positive de leur pays. Mais malheureusement, pour le cas du Tchad, cette diaspora, vit, l'état d'instabilité de son pays d'origine, comme une « honte ». Certains artistes<sup>47</sup> ont essayé de cacher leur origine tchadienne. Par ailleurs, « l'exil » forcé des membres de cette diaspora a créé une rupture avec leur pays d'origine qu'ils ne connaissent que par la presse occidentale. Quels démentis pourraient-ils apporter aux allégations d'une presse sur un pays, fût-il le leur, qu'ils connaissent mal ? Il se trouve qu'il y a une conjonction d'éléments ayant poussé à desservir l'image de la région. Une problématique qui sera abordée dans la deuxième partie de cette thèse.

## Conclusion

Il ressort de ce premier chapitre que le voyage a toujours produit de l'espace géographique comme le fait apparaître un vaste corpus littéraire. Cette production s'est fondée sur un substrat à la fois culturel, religieux ou idéologique d'où l'intérêt de la géographie. Mais si le voyage produit, de manière parfois inconsciente, de l'espace géographique, sa conception est différente lorsque l'on se situe à l'échelle africaine ou occidentale. Il relève en l'Occident à la fois d'une représentation (mythe et rêve) que d'une action individuelle visant une certaine rupture avec son « monde » et favorisant une rencontre avec « l'autre ». En cela il fonde le voyage touristique objet de la deuxième partie de la thèse. En Afrique, le voyage permet surtout de renouveler les liens familiaux se manifestant à travers un certain échange de don et de contre-don. Cette conception est si ancrée dans la culture africaine que le voyage sans « but » occasionnant une rupture est mal perçu et qualifié « d'aventure ». La grande mobilité des africains et leur représentation du voyage trouvent-ils à travers cette hypothèse son explication ?

---

<sup>47</sup> Le rappeur français Claude Mbarali dit MC Solar a pendant longtemps caché son origine tchadienne. Il aurait même dit être d'origine sénégalaise.

Mais la décision de voyager suppose une certaine prise de risque car étymologiquement, comme il a été dit ce mot est lié au voyage. A partir de ce postulat, face au risque, il y a toujours un choix à faire, à travers le voyage humanitaire ou encore le tourisme d'aventure dont le bassin tchadien se trouve être un terrain privilégié. Il relève d'une construction sociale et culturelle dont la perception et le vécu comportent souvent un écart. La prise de risque est donc cet espace que le voyageur négocie entre le risque perçu et celui vécu. L'expérience est l'élément déterminant dans cette prise de risque. Celui-ci étant vécu donc intégré et géré est souvent minimisé à travers un certain nombre de comportements et d'attitudes.

## Chapitre II

### **Le voyage : son organisation et son marquage spatial.**

Qui sont les acteurs intervenant dans le voyage ? Quel impact celui-ci a sur l'espace ? Ce sont les deux questions auxquelles ce chapitre veut répondre. Dans un contexte de sous-emploi et de chômage des jeunes que connaissent la plupart des pays africains, le secteur du transport de passagers, en raison de son caractère informel, reste l'un des seuls à avoir la capacité d'absorber « les laissés-pour-compte » d'où le grand nombre d'acteurs dont le niveau d'implication dans le secteur est variable. Il y a les principaux qui organisent le voyage et les autres qui vivent du transport grâce aux nombreux services qu'ils offrent aux voyageurs.

Sur le plan spatial, la dispersion des « aires de voyage » vient du grand nombre d'intervenants à la conquête d'espaces susceptibles de convenir au mieux à leurs activités. C'est le cas des gares routières disséminées à travers les villes de N'Djaména et de Kousséri, principal point de départ des voyageurs. Mais sur le plan spatial, ce sont aussi les étapes construites le long des principaux axes routiers : arrêts quasi obligatoires pour les voyageurs. Leur connaissance par ceux-ci fait partie d'une certaine géographie plutôt mentale du voyage.

#### **2.1. Atomicité des opérateurs de voyages : des *komissandji* aux agences de voyages.**

Pour comprendre le fonctionnement des opérateurs du voyage nous avons procédé, dans un premier temps au ciblage des différentes gares routières, ces lieux d'embarquement et de débarquement de voyageurs, de N'Djaména disséminées à travers la ville. Puis, nous nous sommes adressés aux principaux acteurs (tableau 7) notamment les institutionnels et les privés. Les premiers, en dehors d'entretiens, ont mis à notre disposition de la documentation (étude de faisabilité du projet CER et la stratégie sur le secteur de transports). Nous nous sommes entretenus avec les acteurs privés.



**Tableau 7 : Synthèse de la méthodologie utilisée pour enquêter sur le système de transport dans le bassin du Tchad.**

Acteurs	Tchad	Cameroun	Types d'enquête
<b>Institutionnels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direction Générale de Transports de surface ;</li> <li>- Direction de Transports de surface ;</li> <li>- Régie de la Commune N'Djamena, gestionnaire du Centre d'Echanges Routier.</li> </ul>	Service provincial du transport routier (Maroua).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretiens semi-directif ;</li> <li>- Documents (textes législatifs et réglementaires, études et rapports).</li> </ul>
<b>Privés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Commis de charge ;</li> <li>- Responsables des agences de voyage.</li> </ul>	Chefs d'agences de voyage.	Entretien semi-directifs.

*Ngar-odjilo M., 2012*

Ces travaux de terrain ont permis d'identifier plusieurs acteurs intervenant dans le secteur de transport notamment les « *commis de charge* » et les « *agences de voyages* » pour leur rôle dans l'organisation du voyage au niveau du bassin du Tchad.

Dans une étude réalisée, en septembre 1996, par le BCEOM<sup>48</sup>, en vue de la création du Centre d'Echanges Routier (CER) de N'Djaména, les « usagers potentiels » ont été identifiés parmi lesquels on dénombre les commis des charges ou *komissandji*<sup>49</sup>, reconnus comme seuls opérateurs de voyage, ils étaient estimés à un millier de personnes exerçant à N'Djaména. L'apparition de ces opérateurs est favorisée, pour le cas du Tchad par une absence d'un système de transports publics. Plusieurs études (GODARD J., 2002) montrent que juste après les indépendances, les nouveaux Etats ont mis en place un système de transport public urbain et interurbain qui a fait faillite à cause d'une mauvaise gestion et des politiques d'ajustement structurel réduisant les investissements publics. Au Tchad, le transport de passagers a été délaissé au profit de celui du fret. Il n'y a donc pas eu véritablement de société exerçant dans le transport interurbain. Selon ARDITI C. (1993), une société connue sous le nom de *Transafricaine* pratiquait de façon marginale le transport de voyageurs dans le Nord et l'Est du Tchad. Celle-ci disparut vers le début des années 1970 avec l'augmentation de l'insécurité consécutive à la rébellion que le Tchad a connue. Le vide créé a été occupé pendant une

<sup>48</sup> BCEOM (1996) Etude du Centre d'Echanges Routier de N'DJAMENA- Faisabilité Economique et Financière, N'Djaména.

<sup>49</sup> *Komissandji* est l'appellation donnée par les tchadiens aux commis de charge.

trentaine d'années par les commis de charge, devenus les acteurs les plus visibles d'un système « informel »<sup>50</sup> de transport qui s'est développé au fil des années.

### **2.1.1. Les *komissandji***

Les *komissandji*, comme d'autres opérateurs exerçant dans l'informel, disposent d'une reconnaissance des autorités publiques qui leur délivrent les cartes professionnelles et les autorisations d'exercer. Ils exercent partout où il y a des voyageurs et n'hésitent pas à les interpellier afin de leur proposer leur offre. La double position, liée à la reconnaissance par les pouvoirs publics qui concèdent, du fait même de leur absence, aux *komissandji* le secteur de transport interurbain, et à l'appropriation d'un espace urbain, place ces derniers au centre d'un système, quoiqu'ils ne soient qu'intermédiaires.

En fait, cette intermédiation du *komissandji* (cf. annexe 4) s'exerce plus souvent en direction du propriétaire du véhicule ou du moins du chauffeur qui en loue<sup>51</sup>. Le système consiste en un échange de services entre le propriétaire recherchant un revenu complémentaire et un individu disposant d'autorisations nécessaires pour exercer dans le transport. Le propriétaire place son véhicule auprès de lui en vue de son exploitation commerciale contre une commission de 10%. Une dépendance réciproque s'établit entre les deux partenaires en ce sens que sans le propriétaire, le *komissandji* ne peut exercer son activité et sans ce dernier le premier ne pourra le « rentabiliser »<sup>52</sup>. Dans ce système, le transport interurbain n'est pas perçu comme un secteur économique rentable nécessitant des investissements importants. Ce qui explique que pendant longtemps les pouvoirs publics au Tchad on laissé faire jusqu'en 2008 avec la promulgation des textes organisant et réglementant le secteur (annexe 5). Le véhicule mis à la disposition du *komissandji* apporte à son propriétaire un complément de ressource pour « arrondir la fin du mois ». Les revenus tirés de l'activité de transport sont rarement investis à son entretien et *a fortiori* dans l'acquisition d'un autre.

Le *komissandji* établit, du fait de son rôle d'intermédiaire, une double relation avec le propriétaire et le voyageur à travers laquelle s'échangent véhicule, frais de transport, titre de voyage et commissions. Toutes ces transactions se négocient en un seul lieu qui est « la

---

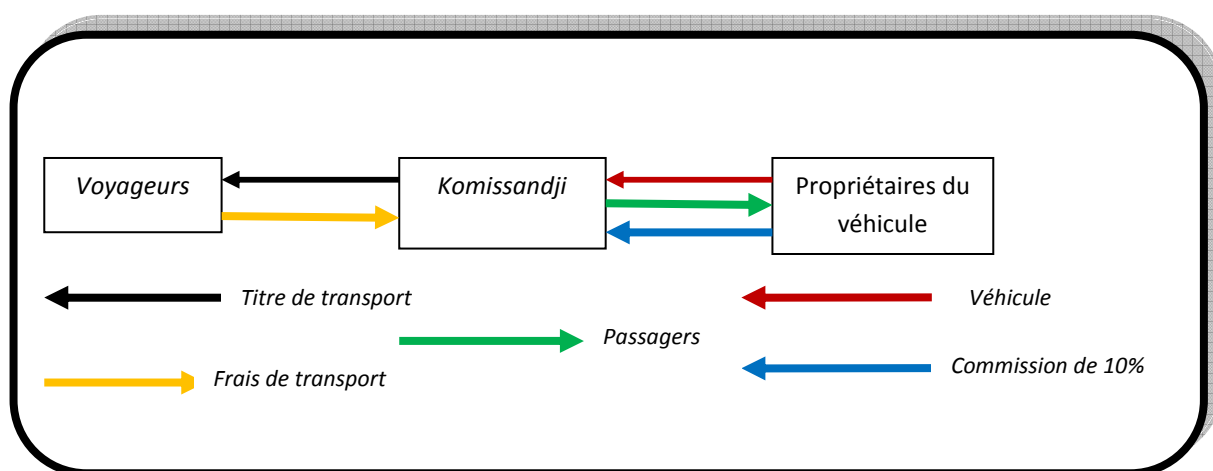
<sup>50</sup> Selon Godard, les formes de transport informel sont caractérisées par le croisement de plusieurs variables : technologie, degré de légalité, organisation interne.

<sup>51</sup> Certains chauffeurs de l'administration n'hésitent pas, lors des missions, à mettre le véhicule dont ils ont la charge en location, histoire de compléter leurs frais de mission.

<sup>52</sup> Le terme rentabiliser n'est pas perçu dans son sens économique mais comme un apport en ressource supplémentaire.

place » occupée par le premier (figure 1). Entre le voyageur et le *komissandji* les relations se présentent sous formes d'échange entre frais de transport et titre de voyage. Lorsque le véhicule est stationné au niveau d'une gare routière, c'est le *komissandji* qui organise tout : il encaisse l'argent payé par le voyageur, charge les véhicules suivant leur ordre d'arrivée, donne l'ordre de départ et contrôle les voyageurs pour s'assurer qu'il n'y a pas d'intrus. Au niveau de la gare routière, il est le seul interlocuteur de tous ceux qui désirent voyager. Il éclipse par sa présence les chauffeurs ou les propriétaires des différents véhicules devant effectuer dans la journée le voyage. Ces derniers n'apparaissent que lorsque le véhicule a fait le plein de passagers et qu'il est prêt pour le départ. La position centrale qu'occupe le *komissandji* ne se limite qu'au niveau de la gare routière. Sa responsabilité prend fin avec le départ des voyageurs. En cas de panne au cours du voyage ou d'accident, c'est le propriétaire du véhicule et le chauffeur qui sont responsables.

**Figure 1 : Spatialité et relations dans le modèle *komissandji***



Réalisation : Ngar-odjilo M, 2010

Sur le plan fonctionnel, les *komissandji* ne possèdent pas une infrastructure stable et visible. Certains gravitent tout autour des véhicules stationnés sur le trottoir, utilisent pour tout mobilier une table et une chaise. Les services de la municipalité attribuent à chaque commis de charge un espace pour le stationnement des véhicules : ce sont en fait les trottoirs<sup>53</sup> dont l'occupation provoque le plus souvent un encombrement des rues. Leur développement, comme le souligne KASSI I. (2007), est l'un des « signes de l'appropriation de l'usage de l'espace urbain par les citoyens en quête de revenus ». Un fait que souligne STECK J-F.

<sup>53</sup> Il existe pourtant un arrêté ministériel qui interdit l'exercice des activités de transport sur la voie publique. Il s'agit de l'arrêté n°003 (2008) du ministère des Infrastructures.

(2007) dans une contribution scientifique portant sur certaines villes africaines en ces termes : « les rues apparaissent alors comme des espaces triplement encombrés: véhicules de transports en commun stationnant et roulant ; passagers en déplacement ; commerçants omniprésents, y compris ambulants se déplaçant sur la chaussée d'un véhicule à un autre ». L'apparition de la téléphonie mobile a permis au *komissandji* d'entretenir des contacts plus réguliers avec les propriétaires des véhicules, souvent anonymes, ou les chauffeurs. Tout repose sur la confiance entre le propriétaire et le commis de charge. Si sur le nombre de passagers embarqués, le chauffeur peut avoir le contrôle, cela n'est pas le cas pour les bagages.

On note une évolution dans l'utilisation des véhicules servant au transport des voyageurs. Les pick-up 404 et 504 de *Peugeot* et les *Land-Rover* ont cédé la place, du moins au niveau de N'Djaména, au pick-up japonais dont la mise en service est liée à l'histoire politique mouvementée du Tchad. Ces pick-up furent massivement utilisés par les différents protagonistes du conflit civil. Certains responsables militaires démobilisés ou non se les sont appropriés<sup>54</sup> et les ont reconvertis dans le transport des passagers. L'introduction des minibus de 12 à 18 places, la *Toyota Hiace* constitue une évolution dans le « confort » offert aux voyageurs. Désormais la *Hiace* a remplacé les 404 et 504 comme véhicule à tout faire.



**Photo 1 : Une Peugeot 404 pick-up sur une route au Nord Cameroun.** Les passagers sont assis et debout en surcharge sur les marchandises. Ce genre de transport permet de relier les villages et certains marchés hebdomadaires. Ngar-odjilo M., 2008

La tarification pratiquée, tenant compte de la rude concurrence entre les *komissandji*, est généralement basse, ce qui leur permet de faire le remplissage du véhicule de passagers. Une pratique qui maximise les gains journaliers.

---

<sup>54</sup> Un arrêté du ministre de l'intérieur publié en 2010 interdit l'utilisation de certaines Toyota pick-up considérées comme des engins militaires.

Le phénomène de commis de charge s'est généralisé en Afrique Subsaharienne. WOLE S. (1962) le décrit déjà dans son œuvre littéraire *la route* à travers le personnage de *Samson*. DIOUF I. (2002), NINOT O., (2003) ; LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F. et BAILLON A. (2004) ont analysé les activités des *coxeurs*<sup>55</sup> en Afrique de l'Ouest, notamment au Sénégal. « La fonction de rabattement est utile aux nombreux minibus en quête de clients, leur rôle d'information dans un système où l'affichage est quasi inexistant, est fondamental » soulignent-ils. Les *coxeurs* correspondent à une nécessité pour une population à majorité analphabète et traduisent une des valeurs des sociétés africaines, l'intermédiation (LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F. ET BAILLON A., 2004)<sup>56</sup>.

Les *komissandji* ont diverses origines : chauffeurs en retraite, jeunes désœuvrés gravitant autour des marchés et démobilisés de l'armée<sup>57</sup>. L'arrivée de ces derniers et les relations qu'ils entretiennent avec leurs anciens collègues encore en activité dans l'armée ou dans l'administration territoriale leur a conféré un certain pouvoir. Devenus « d'incontournables intermédiaires », ils avaient une certaine mainmise sur les gares routières avec la complicité des autorités locales. En effet dans certaines localités, ils ont réussi à interdire, sur tout leur périmètre, tout chargement de véhicule en dehors de la gare routière. Une situation qui a duré jusqu'à l'apparition des premières « agences de voyages » dans les villes les plus importantes du Tchad.

### **2.1.2. Les agences de voyage interurbain**

Les agences de voyage apportent avec elles, à partir de 1992 année de leur apparition, un minimum de confort en mettant en service, des véhicules « couverts » : *Peugeot 404 break*, *Toyota 4x4*, minibus et même autocars. La première agence qui a utilisé un autocar sur l'axe N'Djaména-Sarh est l'agence *Nana Express* dont le propriétaire est un natif de la région. Une expérience d'un homme d'affaires essayant d'investir dans le secteur de transport. Celle-ci n'a pas duré à cause du mauvais état de la route, de l'état des véhicules mis en circulation et des actions des coupeurs de route. Le propriétaire a retiré ses véhicules de la circulation mais son expérience a été imitée par d'autres. La même année sur l'axe N'Djaména-Abéché sont mis en service des autocars importés du Soudan. Ce sont des camions ayant subi une

---

<sup>55</sup> Le terme utilisé en Afrique de l'Ouest pour désigner les intermédiaires du voyage.

<sup>56</sup> LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F et BAILLON A., 2004 :P. 124.

<sup>57</sup> Il y a dans les années 90 deux programmes de démobilisation des anciens « combattants » issus de différentes rébellions. Certains se sont convertis dans le secteur de transport. Ils ont introduit les premiers pick-up de marque Toyota reformés par l'armée.

transformation du châssis et de la carrosserie et conçus pour transporter, avec un confort sommaire, des passagers et une certaine charge de marchandises. Ces derniers continuent aujourd'hui à transporter sur la route N'Djaména-Abéché.

L'ouverture d'une agence de voyage nécessite une autorisation administrative du ministère du commerce et une autre du ministère du tourisme auxquelles s'ajoute une licence de transport des passagers délivrée par le ministère des infrastructures. Par ailleurs, les agences de voyage sont tenues de s'inscrire dans un registre auprès de la Direction Générale des Transports de Surface. Il faut souligner que pour l'année 2010, une seule agence s'est inscrite sur cette liste<sup>58</sup>. Elles étaient 34 agences disposant d'une licence en 2006 (service technique du CER) mais ce nombre s'est réduit à une vingtaine en 2010 selon un recensement réalisé par l'Office Tchadien du Tourisme (tableau 8) en raison de l'évolution qualitative que connaît le secteur se caractérisant par la création d'une nouvelle génération de transporteurs dotés de moyens de plus en plus importants.

---

<sup>58</sup> Appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle de transports du Tchad. Vol. 1, 2011.

**Tableau 8: les agences de voyages interurbains installées à N'Djaména**

Nom de l'établissement	Date de création	Véhicules disponibles		Nombre de trafic journalier ou hebdomadaire	Destination	localisation
		Nombre de véhicules	Nbre sièges disponibles			
ATTAT	2005				SUD	DEMBE
LIBERTE AL WATANE		30	25 et 30	4/jour	SUD	DEMBE
ABOU HAMAMA	2009	53	30	10/jour	SUD	DEMBE
NATIONAL TOURISTIQUE	2009	19	30	3/jour	SUD	DEMBE
EXPRESS VOYAGE ABOU-SALAM	1994	15	50	3/jour	NORD	CER
	1994	35	30	5/jour	SUD	DEMBE
EXPRESS SUD VOYAGE		16	30	10/jour	SUD/NORD	DEMBE
EXPRESS AL FOURCHANE VOYAGE	2003	9	18 et 40	2/jour	SUD	DEMBE
LA CROISIERE SERVICE	2010	1	30	3/semaine	SUD	A,V TAIWAN
GOUARI VOYAGE	2010	5	26	3/semaine	SUD	A,V TAIWAN
CONFIANCE EXPRESS	2008	3	30	3/semaine	SUD	A,V TAIWAN
AGENCE DE VOYAGE ABOU AZIZA	2004	6	50	1/jour	NORD	CER
AGENCE DE VOYAGE AL ASSAD	2004	4	44	1/jour	NORD	CER
AGENCE DE VOYAGE ABOU ISLAM					NORD	CER
ABROUM TOURISME ET SERVICE				2/jour	NORD	CER
AGENCE DE VOYAGE TCHAD TOUR	1993	4	30	3/jour	SUD	DEMBE
AGENCE ZAKOUMA SAFARI					SUD	DEMBE
TOURISTIQUE STAR					SUD	DEMBE
AL-MOUNA VOYAGE				1/jour	NORD	CER
ABROUM TOURISME & SERVICE				4/jour	SUD	DEMBE
OUM AL K HOURA	2007	6	50	2/semaine	NORD	CER
KAMAR transport et tourisme	2011	2	50	4/semaine	NORD	CER
HADJAR GUERA	1978	30	18	5/jour	NORD	CER
BAHR AZOUM	2011			1/jour	NORD	CER
GAZAL/ SOUS TRAITANT SIYAM				1/semaine	NORD	CER
SIYAM					NORD	CER
					SUD	DEMBE
SAFA EXPRESS					SUD	DEMBE

Source : Office Tchadien du Tourisme, Service contrôle des établissements, 2011.

En effet, depuis leur première apparition, les agences de voyage connaissent une évolution significative tant au niveau des moyens qu'elles mobilisent pour le transport des voyageurs qu'au niveau de leur organisation et leur fonctionnement. Le tableau 8 fait apparaître les disparités dans la disponibilité de véhicules et dans l'intensité de trafics journaliers et hebdomadaires. La construction de meilleures routes associée à une demande de plus en plus croissante en mobilité semble être à l'origine de cette évolution. Des structures informelles à la limite de la *débrouille*<sup>59</sup>, faisant au début un transport mixte, on observe aujourd'hui « d'entreprises » de transport offrant plus de confort et de sécurité par la séparation du transport de passagers et celui des marchandises. On peut distinguer ainsi trois générations d'agences de voyage.

#### 2.1.2.1. La première génération, le temps de la débrouille

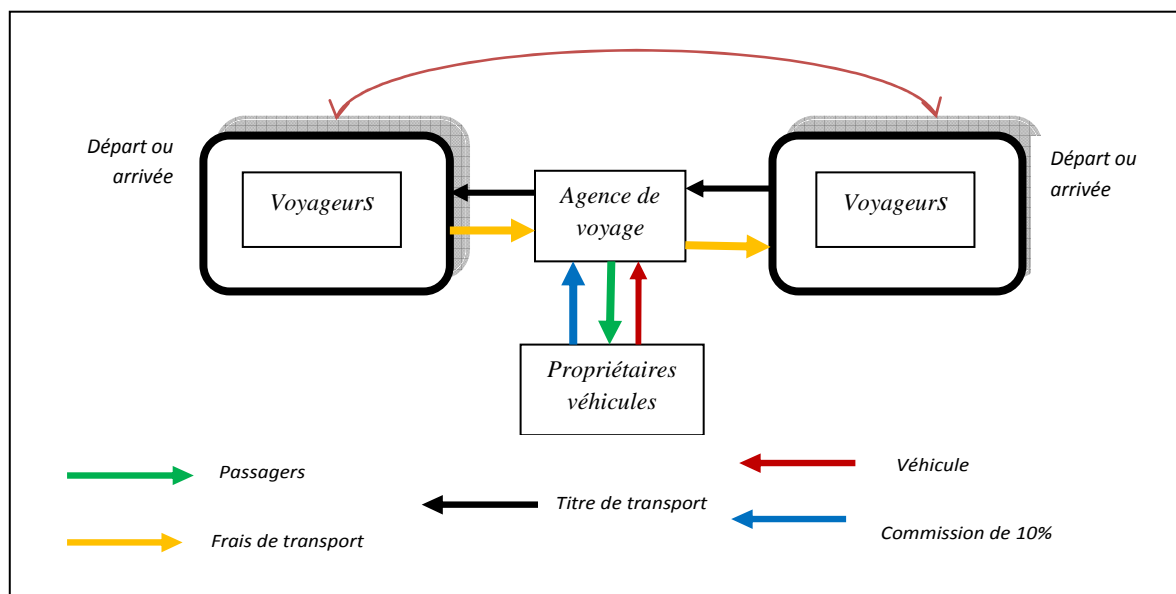
Elles apparaissent vers le début des années 1990 correspondant pour le Tchad à une période où la fonction publique, le principal employeur, a cessé de recruter les jeunes diplômés sortis des écoles de formations professionnelles et d'universités. Des nombreuses contributions scientifiques (BUGNICOURT J., 1981 ; GODARD X., 2002 ; KASSI I., 2007) ont abordé le rôle intégrateur des activités du transport privé pour les populations défavorisées. C'est ce qui s'est passé au Tchad avec l'apparition de ces agences de voyage qui sont l'œuvre de jeunes diplômés revenus d'études de l'Afrique de l'Ouest pour reproduire un modèle qui existait déjà dans cette région et ce dans un souci d'auto-emploi et d'entrepreneuriat. Ceux-ci ont créé d'agences de voyage dotées d'un bureau équipé sommairement pour l'accueil des voyageurs et surmonté d'une enseigne. Cependant, la faiblesse de leur capacité financière dans un secteur nécessitant d'importants investissements, a conduit les nouveaux opérateurs à calqué leur fonctionnement sur le modèle des *komissandji* à travers le placement des véhicules, la perception d'une commission de 10% du total des recettes effectuées sur le remplissage de chaque véhicule et l'occupation des trottoirs.

---

<sup>59</sup> GODARD X., 2002 : P. 130



**Figure 2 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de voyages de la première génération**



*Ngar-odjilo M., 2010.*

S'étant positionnées sur diverses destinations, ces agences desservent prioritairement certaines villes plutôt que d'autres (tableau 8). De ce fait, elles construisent des relations entre deux destinations à travers lesquelles elles sont identifiées et où elles disposent de succursales comme le montre la figure 2. Avec une responsabilité plus importante, les agences de voyage ou du moins leur propriétaire acquièrent donc un nouveau rôle dans la connectivité et dans le désenclavement d'une ville secondaire et N'Djaména la capitale. Ce choix ne se fonde pas sur une stratégie commerciale mais sur des considérations plutôt régionalistes et sur également une « quête de notabilité » au niveau de sa région (ZAMBO BELINGA J-M., 2003)<sup>60</sup>. Depuis 2008, avec l'arrivée de concurrents (les nouvelles agences) mieux équipées et ayant presque perdu leur « monopole » sur les dessertes des principales villes comme Moundou et Doba, les agences de la première génération ont dû se recentrer sur des nouvelles destinations et s'adresser à une clientèle spécifique. Leur stratégie de survie<sup>61</sup>, face à cette forte concurrence qui, à terme, risque de leur être fatale, consiste donc à abandonner les axes principaux constitués des routes bitumés pour des axes secondaires et des pistes parfois mal entretenues. Elles s'assurent, de ce fait, une clientèle fidèle qui voyage régulièrement, les commerçants des marchés hebdomadaires. Elles desservent désormais ces marchés ayant un certain

<sup>60</sup> <http://etudesafricaines.revues.org/index216.html>.

<sup>61</sup> Il s'agit de la stratégie mise en œuvre pour empêcher à moyen terme leur disparition face aux nouvelles agences de voyage disposant des moyens plus conséquents.

rayonnement local ou régional<sup>62</sup> avec des départs aux jours précis. La création d'une desserte régulière vers une destination précise positionne donc ces agences, c'est le cas de *Confiance voyage* qui dessert le Mayo-Kebbi Ouest trois fois par semaine (tableau 8). Par conséquent, en plus des commerçants, les allers-retours d'autres voyageurs entre N'Djaména et une localité donnée n'est assurée que par ces agences de voyage. Le propriétaire de l'agence *Al Watan*<sup>63</sup>, affirme que : « ses véhicules s'occupent du transport des commerçants vers les marchés hebdomadaires ». Au retour de ces marchés (cf. page 142), les « grosses marchandises » (les sacs de céréales, par exemple) sont transportées jusqu'à N'Djaména dans des camions loués par les agences dont les locaux servent également de relais de dépôt pour une ou deux journées. Par cette entremise les commerçants ne prennent plus le temps de s'occuper du convoyage de leurs marchandises et de risques de perte à l'arrivée.

#### 2.1.2.2. La deuxième génération ou la naissance des micro-entreprises<sup>64</sup> de transport

Elles font leur apparition vers le milieu des années 1990 et début 2000 et s'installent principalement au Centre d'Echanges Routier de N'Djaména. Elles diffèrent des premières par leur choix spatial en libérant l'espace public, la rue, au profit d'un autre dédié au voyage, la gare routière publique. Elles apparaissent comme de micro-entreprises dans le sens retenu par GODARD (2002) et disposent d'un capital permettant d'investir dans l'acquisition de moyens de production. Le retour de quelques émigrés tchadiens vivant en Arabie Saoudite et au Soudan est à l'origine de la création de ces nouvelles agences. Ces pays ont toujours attiré les Tchadiens qui ont commencé à y émigrer très tôt comme le souligne les contributions scientifiques portant sur les relations entre le Tchad et le monde Arabe<sup>65</sup>. Cette diaspora qui représente quelques centaines de milliers d'individus dont certains, ayant fait fortune, sont revenus se réinstaller au Tchad pour y investir. Ce sont donc des entrepreneurs, ayant acquis une certaine expérience de l'étranger, qui créent ces agences en important un modèle de véhicules du Soudan avant que celui-ci ne soit reproduit au Tchad à travers un transfert de savoir-faire. Ce sont les *Bass*<sup>66</sup> comme on les appelle au Centre d'Echanges Routier. Ils peuvent transporter, selon le modèle, entre 40 à 60 passagers. Ces agences nombreuses au CER occupent beaucoup d'espace et disposent d'une grande visibilité à travers des enseignes qui envahissent quelque peu le lieu. Celles-ci ont, sur le plan iconographique, presque la

<sup>62</sup> Certains marchés rayonnent au delà des frontières du Tchad.

<sup>63</sup> Celui-ci a travaillé avec le propriétaire de l'agence *Nana Express* avant de se mettre à son compte.

<sup>64</sup> Ce terme désigne un secteur artisanal entrant dans un processus de concentration des moyens de production et d'organisation collective. GODARD X. 2002 : p.137.

<sup>65</sup> Tchad et monde arabe, Afrique contemporaine, 2003.

<sup>66</sup> C'est la prononciation anglaise du mot « bus ».

même représentation : véhicule chargé au dessus, une route, un paysage de montagne, des écritures en français et arabe indiquant le nom de l'agence et d'un ou deux numéros de téléphone portable.



**Photo 2 : Entrée du bureau de l'agence de voyage Abou Islam.** Ngar-odjilo M., 200.8

Les photos 2 et 3 donnent une vue des bureaux des agences au CER. Pour se donner plus de visibilité, celles-ci affichent couleurs et larges enseignes. A la différence des bureaux principaux, les annexes disposent leurs mobiliers à l'extérieur ce qui leur permet de héler plus facilement les voyageurs. Les inscriptions sont en français et arabes.



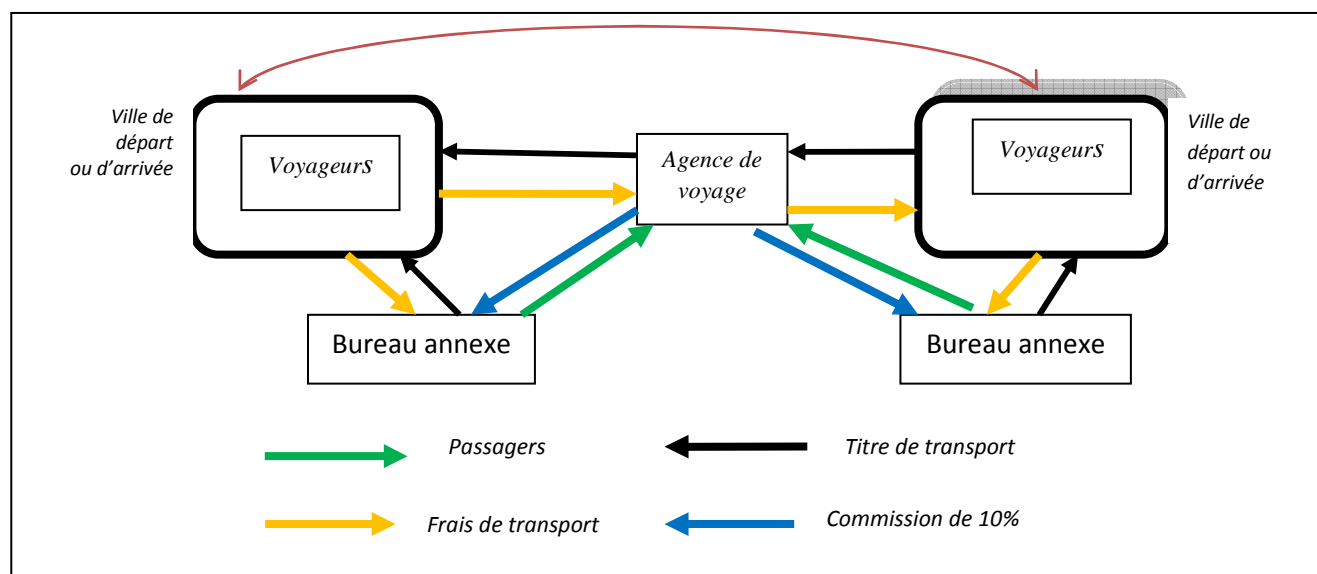
**Photo 3 : Vue d'un bureau annexe au CER,** Ngar-odjilo M., 2008.

Ces nouvelles agences se positionnant dans le transport de voyageurs vers le Nord-Est du Tchad, notamment la ville d'Abéché, fonctionnent en réseau constitué d'un bureau principal autour duquel se greffent des bureaux annexes dont le but est de capter le maximum de voyageurs ; une stratégie du « filet de pêche » qu'utilisent avec perfection les deux plus grandes agences, *Abroum* et *Abou Islam*.

Les bureaux annexes ont le mode de fonctionnement des *komissandji* tout en étant au service des agences de voyage auxquelles ils utilisent d'ailleurs le nom. Leur rôle consiste en

l'enregistrement des voyageurs et en l'encaissement des recettes à leur profit. A la fin de la journée, les recettes sont centralisées dans les bureaux principaux qui leur rétrocèdent les 10%. Un revenu permettant de couvrir les frais de fonctionnement de ces derniers, notamment la location. Le surplus est partagé entre l'équipe qui « gère » ces bureaux dont les membres font généralement partie de la famille élargie du propriétaire de l'agence de voyage. Il les emploie et les rémunère à travers cette activité et évite ainsi des charges familiales supplémentaires en hébergement et en nourriture. C'est une forme de solidarité familiale moins « contraignante » pour le membre de la famille ayant réussi comme le souligne KHASI I. (2007) « ces pratiques d'entraide qui se manifestent dans certains cas montrent que l'économie populaire informelle est une économie fonctionnant à travers des réseaux de relations, dont la cohésion repose sur les mécanismes de la réciprocité. Ces mécanismes, même si de nos jours, sont souvent enrayés par le développement au sein de cette économie, de pratiques sociales visant seulement la réussite individuelle fonctionnent tant bien que mal ».

**Figure 3 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de voyages de la deuxième génération**



*Ngar-odjilo M., 2010*

Le principe de base au niveau du fonctionnement des agences est celui du communautarisme qui les lie et donne la possibilité à chacune d'elles de faire partir deux véhicules, l'un au départ de N'Djaména et l'autre d'Abéché. Les bureaux annexes respectent ce principe en ce

sens que bien qu'ils soient liés à une agence donnée, ils cèdent le surplus des voyageurs enregistrés dans la journée à une autre moyennant le versement d'une commission correspondant au nombre de voyageurs cédés. Dans son sens étymologique, le mot communautarisme provient du latin "*communis*", communauté, lui-même issu de "*cum*", avec, ensemble et de "*munus*", charge, dette : charges partagées, obligations mutuelles. La communauté précède l'individu et rend la recherche de l'idéal partagé plus importante que la défense de la liberté individuelle<sup>67</sup>. Même si ces agences ne partagent pas les charges, elles ont d'obligations mutuelles consistant en cette solidarité décrite ci-haut ce qui détruit toute velléité de « liberté », par conséquent de concurrence. La stagnation organisationnelle et en moyens de production (les véhicules) et également en stratégie spatiale de ces agences de voyage pourrait s'expliquer par ce communautarisme. Ces agences n'ont pas pu, de ce fait, avoir un développement capitalistique.

#### 2.1.2.3. La troisième génération, vers la formalisation des activités de transport interurbain

Apparues en 2008, au nombre de cinq<sup>68</sup>, les agences de la 3<sup>e</sup> génération entament une phase importante de l'évolution du secteur de transport interurbain au Tchad à travers sa formalisation, la mise en place de moyens modernes et adaptés, la privatisation de l'espace consacré à leurs activités, l'étendue de leur desserte et la disparition de l'intermédiation. Trois de ces agences de voyages sont des filiales d'entreprises exerçant dans d'autres secteurs d'activités qui, cherchant à se diversifier, ont choisi d'investir dans le transport interurbain. En effet, l'exploitation du pétrole au Tchad, suivie de la construction des différentes infrastructures (bâtiments administratifs et scolaires, routes, etc.) ont permis aux entrepreneurs locaux de capitaliser et d'utiliser les bénéfices dans la diversification de leurs activités favorisant ainsi des investissements dans le transport. C'est le cas des sociétés de bâtiments et travaux publics *ECRB* et *SOGECT* qui sont aussi propriétaires des agences *ATAT* et *Safa Express Tour*. Celles-ci disposent de véhicules adaptés au transport des passagers, notamment d'autocars de 30 à 60 places. Elles ont aménagé des gares routières privées, à N'Djaména et en provinces sur les axes desservis, abandonnant du coup les trottoirs. Ces gares sont des enceintes clôturées à l'intérieur desquelles sont construits des bâtiments servant de magasin, de guichet et de salle équipée pour offrir un certain confort aux voyageurs en attente (téléviseur écran plat et de mobiliers). En provinces, les relais possèdent des locaux

---

<sup>67</sup> [www.toupie.org](http://www.toupie.org).

<sup>68</sup> Il s'agit des agences *Express Sud voyage*, *Abou Salam Express*, *Attat voyage*, *National touristique* et *Abou Hamama*.

constitués d'un guichet et d'un restaurant et suffisamment d'espace pour le stationnement des véhicules.

Ces nouvelles agences ont également sur le plan territorial élargi leur desserte et ont été suivies en cela par les plus anciennes. Il ne s'agit plus, pour elles, de proposer une seule destination : les agences *ATAT* ; *Express voyage Abou Salam* desservent à la fois le Sud et le Nord du Tchad. Tandis que *Sud Express voyage* et *Safa Express Tour* ont étendu leur desserte jusqu'au Nord Cameroun en établissant une liaison avec Ngaoundéré. Cette nouvelle stratégie est favorisée par la dégradation de la route Kousseri-Maroua -il faut six heures de route pour relier ces deux villes distantes de 250 km, le bon état de la route Moundou-Ngaoundéré et l'important mouvement des Tchadiens entre les deux pays.

**Photo 2: Les nouveaux bus (Coaster) introduits vers la fin des années 2000**

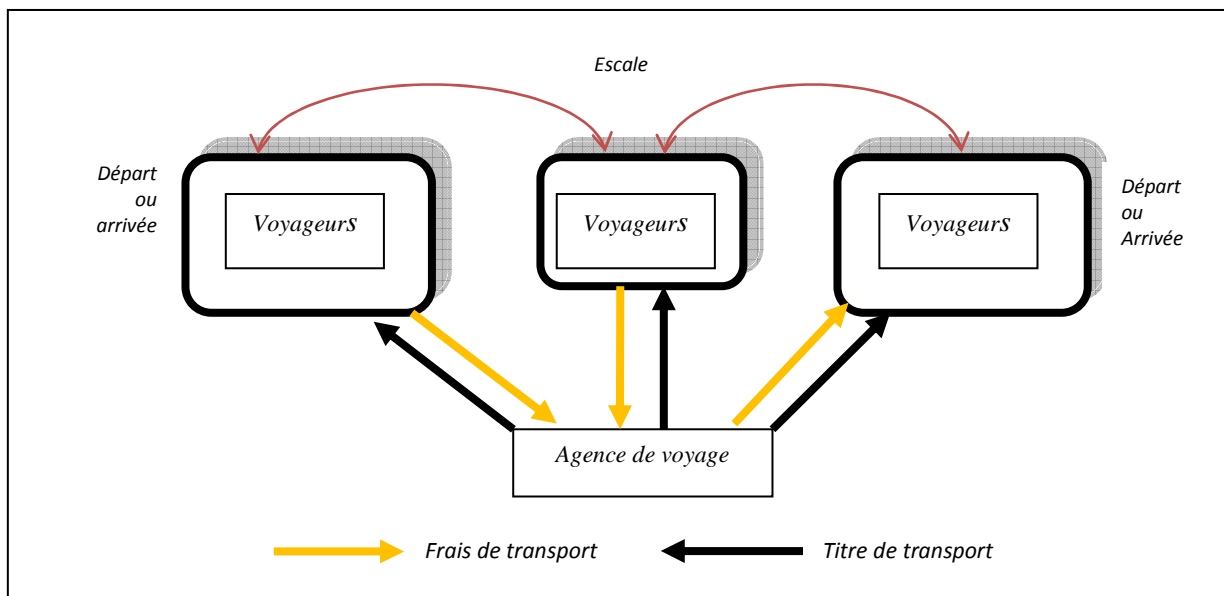


Par ailleurs, les nouvelles agences abandonnent l'intermédiation comme le montre la figure 4 qui met en évidence les relations directes avec les voyageurs, et réduisent au minimum les arrêts pour gagner du temps. Leur capacité en nombre de véhicules leur permet d'établir plusieurs liaisons et ce dans les deux sens entre N'Djaména et les principales villes situées sur l'axe goudronné. Le vendredi<sup>69</sup>, en début d'après-midi, elles mettent à la disposition des travailleurs, des véhicules pour leur permettre de se rendre dans les villes du Sud du pays afin d'y passer le week-end. Le retour est programmé tôt le lundi afin qu'ils arrivent à temps à leur travail. Elles proposent des avantages pour les grands voyageurs, généralement les commerçants sur la base d'un voyage gratuit pour dix voyages et des remises de 5 à 10 % aux élèves et étudiants. A ce niveau, on voit que ces nouvelles agences déploient une stratégie marketing moderne visant la conquête et la fidélisation d'une clientèle. Elles donnent une

<sup>69</sup> Au Tchad, le week-end débute le vendredi à partir de midi pour permettre aux travailleurs de confession musulmane d'assister à la grande prière.

réponse à de nouvelles mobilités exprimées par les voyageurs ; celles qui consistent pour eux de se déplacer pour leur loisir de week-end.

**Figure 4 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de la troisième génération**



Ngar-odjilo M, 2010

L'analyse de l'organisation du voyage permet de dire, du moins pour le Tchad, qu'on est parti d'une situation de « débrouille » constituée d'intermédiaires pour arriver à la mise en place de véritables entreprises de transport de passagers. Les premiers « professionnels » du voyage ont profité d'une lacune, pour se positionner avec des moyens du bord (pick-up, 4x4 et minibus) qui, eux-mêmes, ont beaucoup évolué au fur et à mesure de la construction des voies de communication. Les professionnels de la nouvelle génération investissent le secteur de transport des passagers avec plus de moyens et plus d'ambition se traduisant par une refonte de leur stratégie spatiale. Si les premiers transporteurs proposent d'offres de transport en direction d'abord de leur région d'origine avec pour objectif la « quête de notabilité », les nouveaux mettent en circulation leurs véhicules sur des destinations où la demande est importante. Cela les a conduits à étendre leurs rayons d'action en territoire camerounais. Cette offre destinée est d'abord aux Tchadiens qui circulent entre le Tchad et le Cameroun à travers une tarification attractive par rapport à celle pratiquée par les agences camerounaises à partir de Kousséri sur l'axe Maroua-Ngaoundéré. Par l'établissement d'une liaison directe N'Djaména-Ngaoundéré, en passant par Moundou, les agences de voyages tchadiennes permettent aux voyageurs de relier les deux villes en une journée ce qui leur fait gagner du

temps et de l'argent<sup>70</sup>. Elles exploitent en fait un axe moins investi par les transporteurs camerounais qui semblent ne pas avoir de grands intérêts à exploiter celui-ci. Il est isolé par rapport à celui reliant Ngaoundéré à Kousséri le long duquel de nombreuses agglomérations se sont installées.

Mais les agences de voyage, quelle que soit leur génération, ont ajouté au transport de passagers, d'activités complémentaires, notamment le transport de lettres et de colis à la place d'un service postal défaillant. Aujourd'hui, en s'impliquant dans le transfert d'argent, de manières certes informelles, elles se positionnent dans un créneau porteur.

---

<sup>70</sup> Il faut souligner que l'axe routier Kousséri-Maroua-Ngaoundéré, à cause de sa longueur oblige les voyageurs à passer au moins une nuit dans un hôtel.



**Tableau 9: Matrice des professionnels du voyage**

Type	Année de mise en place	Structure fonctionnelle	Véhicules mis en service	Appartenance des véhicules	Prestations offertes
Commis de charge, les <i>komissandji</i>	Année 60	Aucune structure de fonctionnement  (hangar, sous arbre)	Tous genres de véhicule généralement d'occasion (camion, camionnette et minibus)	intermédiaire	Transport passager en surcharge
Agence 1ère génération	Année 90	Bureau équipé d'un mobilier d'accueil, aire de stationnement des véhicules sur la voie publique	Camionnette généralement d'occasion (4x4), minibus ( <i>Hiace</i> )	Intermédiaire	-Transport passager en surcharge -Transport colis et lettre
Agence 2 <sup>e</sup> génération	Début année 2000	Bureau principal et des annexes équipés d'un mobilier d'accueil  Utilisation des gares routières publiques	Camion modifié en car ( <i>Bass</i> )	Propriétaire de véhicules	-Transport passager et marchandise séparé mais abord du même véhicule -Transport colis et lettre
Agence 3 <sup>e</sup> génération	fin année 2000 et début année 2010	Gares routières privées aménagées à N'Djaména et dans certaines villes de province	Minibus ( <i>Coaster</i> ) et autocar neuf	Propriétaire de véhicules	- Transport passager et marchandise séparé - Transfert d'argent - Transport colis et lettre

*Ngar-odjilo M., 2011.*

Au Cameroun la situation, quelque peu différente, est liée à une réglementation interdisant tout transport de passagers en surcharge des marchandises entrée en vigueur très tôt. Ce transport est mieux organisé par des agences de voyages beaucoup plus structurées disposant de gares routières aménagées et constituées de guichets, d'une salle d'attente ou du moins d'un hangar d'attente, d'une aire de stationnement des véhicules, des toilettes, etc. Les tarifs sur les différents axes sont affichés, les heures de départ et la capacité de transport de passagers par véhicule sont respectées. Sur l'axe Kousseri-Maroua, trois agences de voyage, *Danay Express*, de *Narral voyage* et de *Touristique Express* se partagent cette liaison.



**Photo 3 : vue de l'agence *Danay Express* à Maroua, Ngar-odjilo M., 2008**

*Ces deux agences représentées par les photos 5 et 6 à travers leur gare routière assurent la desserte entre les villes de Kousseri et Maroua permettant notamment aux voyageurs Tchadiens de se rendre à N'Gaoundéré ou plus loin à Yaoundé et Douala..*



**Photo 4 : Vue de l'agence *Touristique Express* à Kousseri, Ngar-odjilo M., 2008**

Elles disposent de deux modèles de bus, le minibus de 18 places et un bus de 30 places (les *coasters*). L'installation de ces agences dans la ville de Kousseri date de 2006<sup>71</sup>. Avant cette période l'organisation du transport se faisait sur le modèle du Tchad autour des *komissandji* qui enregistraient les voyageurs et les faisaient voyager. Ils avaient, de fait, un monopole sur le voyage au départ de cette ville. Mais La construction de la route Kousseri-Maroua ayant pour corollaire une augmentation du trafic de passagers a entraîné l'installation, ce qui ne se fit pas sans heurt, d'agences de voyage dans cette ville. Les *komissandji* fort de leur ancienneté dans l'organisation du voyage à Kousseri, du soutien des propriétaires des véhicules et de leur appartenance à la région s'y opposèrent. C'était leur territoire en ce sens que l'arrivée des agences bousculait tout un système mis en place depuis fort longtemps. Leurs intérêts étaient en jeu. De longues tractations et arrangements furent menés. Le résultat fut de les intégrer dans le nouveau système. L'acceptation par l'agence *Touristique Express* de louer la gare routière construite par les transporteurs locaux et l'alignement de leurs véhicules dans la programmation<sup>72</sup> des départs furent les réponses aux préoccupations de ces transporteurs. Ce conflit d'intérêt entre ces deux acteurs traduit en fait l'enjeu que constitue le transport des voyageurs exprimé à travers les acteurs locaux conscients de leur bon droit, les avantages d'être natif de la région, et des promoteurs « étrangers ».

L'installation des agences de voyage à Kousseri, répond à une demande précise et croissante des voyageurs tchadiens qui, pour des raisons diverses, se déplacent au Cameroun. Il fait apparaître un autre acteur, les moto-taxi, faisant partie d'une chaîne permettant de lever les contraintes liées à la distance entre la frontière Tchad-Cameroun et les gares routières privées (environ 5 kilomètres). Ceux-ci sont reconnus comme une réponse à la défaillance d'un système efficace de transport urbain dans les grandes agglomérations africaines, caractérisées par un étalement anarchique, notamment à N'Djaména et Kousseri, (DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. et MAIDADI S., 2007). Les moto-taxi ont une double utilité : d'abord auprès des voyageurs à l'arrivée comme au départ puis pour les agences de voyage qui, du fait de la concurrence entre-elles, les utilisent comme rabatteurs. A Kousseri, ils attendent les voyageurs tchadiens au niveau du poste de police et leur proposent leur service. Ils sont payés à l'arrivée à l'une des trois gares routières privées à travers une double rémunération : celle correspondant au frais transport du voyageur et une autre payée par les agences de voyage pour service rendu.

---

<sup>71</sup> Entretien avec le chef d'agence *Danay Express*, Maroua, juillet 2008.

<sup>72</sup> Dans la programmation, les départs se font à tour de rôle : un véhicule de l'agence contre un autre appartenant aux transporteurs locaux (entretien avec le chef d'agence *Touristique Express*, Maroua, 2008).

D'une manière générale, *komissandji* et agences de voyage coexistent même si le monopole que les premiers détenaient sur l'organisation du voyage se réduit de nos jours. Après le conflit du début, on observe, aujourd'hui, que chacun s'approprie un espace (public et privé) pour continuer ses activités sans gêner l'autre. Le CER et les gares routières de Dembé sont dominés par les bureaux des agences de voyage. Tandis que dans les gares routières de Moussoro et de Goudji ne travaillent que les *komissandji*. La coexistence trouverait son explication à travers les inégalités sociales et spatiales (cf. p153), le laxisme de l'Etat et la faiblesse des investissements. Ce laxisme est lié à la réduction des investissements dans le secteur de transports suite aux programmes d'ajustement structurel des années 80 et 90 où l'Etat se trouvait dans l'incapacité d'appliquer une réglementation sur des routes de mauvaises qualités ! Cette hypothèse se vérifie car les premiers textes les plus contraignants datent des années 2000 à partir desquelles le bitumage des routes a véritablement commencé au Tchad. Enfin, les opérateurs nationaux, jusqu'à l'exploitation du pétrole, compte tenu de la faiblesse de leur capacité de mobilisation de fonds, n'avaient pas les possibilités d'accroître leur parc automobile et de mettre en circulation des véhicules adaptés au transport de passagers sur l'ensemble du territoire. Mais aujourd'hui, le transport interurbain est devenu un secteur économique rentable d'où le nouvel intérêt d'hommes d'affaires tchadiens. Dans l'étude sur la stratégie nationale des transports, il ressort, qu'après déduction de toutes les charges, la marge d'exploitation au niveau des minibus positive est estimée à 4.916 FCFA par passager et par voyage soit 59.000 FCFA par minibus de 12 places. Sur cette base, les agences de voyages desservant Abéché engrangeraient annuellement sur l'ensemble de leurs véhicules mis en circulation une marge d'environ un milliard de FCFA. Par ailleurs, l'apparition de ces nouveaux opérateurs aura un plus d'impact sur le plan spatial par la multiplication des gares routières privées et par une plus grande dispersion des lieux de voyages.

## **2.2. Dispersion et confusion des lieux de voyage : les gares routières entre espaces publics et privés**

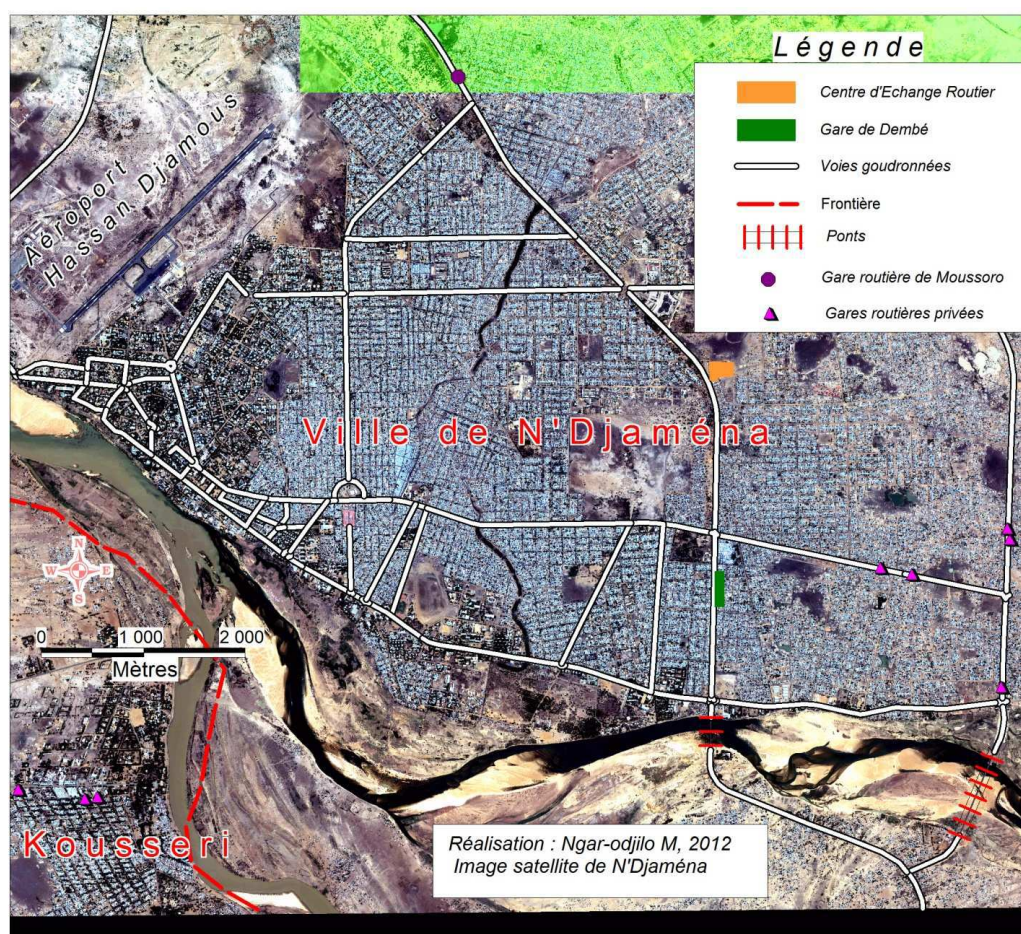
La gare routière ou le *tacha*, en raison, de sa fonction de point de convergence des voyageurs, d'étape et de « carrefours nationaux » a été au centre des analyses des chercheurs. (SAHABANA M., 2003 ; BORGEL C., PEROUSSE J-F., 2004 ; STECK J-F., 2004) ont étudié les gares routières en tant qu'étape du processus de voyage, en tant qu'infrastructure structurant les villes et en tant que système de gestion informelle de transport. Ils décrivent la



gare routière comme un lieu « *d'ambiance* » une « *scène en permanence animée, mêlant transit, errance, rituels d'accueil ou de départ et recherche de profit* »<sup>73</sup>.

L'ambiance observée dans les gares routières de N'Djaména corrobore la description donnée ci-dessus. L'atomicité des opérateurs dans le secteur de transport interurbain induit une dispersion des lieux de voyage comme le montre la carte 5. A N'Djaména, on en dénombre cinq d'inégales importances tant au niveau du volume des voyageurs, des régions desservies que de l'organisation interne. La compréhension de leur fonctionnement se fait à travers deux cas : le CER et la gare routière de Dembé. Le CER en raison de son caractère officiel, (une initiative des pouvoirs publics et sa gestion appartenant à la commune) et la gare routière de Dembé, en raison du nombre d'agences de voyages qui y sont en activité. Ces deux cas seront complétés par la ville de Kousséri dont les gares routières participent au système de voyage dans le bassin du Tchad et notamment les départs à partir de N'Djaména.

**Carte 5: localisation des gares routières de N'Djaména et de Kousséri**



<sup>73</sup> BORGEL C., PEROUSSE J.F., 2004: p. 64.

### **2.2.1. Le Centre d'Echange Routier (CER), loin de sa vocation**

Selon l'étude de faisabilité réalisée par le BCEOM, en septembre 1996, relative à l'étude du Centre d'Echange Routier de N'Djaména, cette infrastructure routière devait avoir pour principal fonction le regroupement des gares routières informelles dispersées à travers la ville – il y en avait sept à l'époque - afin de soulager la voirie urbaine du trafic des poids lourds. C'était un projet commun entre le Ministère des Travaux Publics, de l'Habitat et de Transport et la commune de N'Djaména qui en était le maître d'ouvrage. Dès le départ le projet avait été conçu comme une infrastructure mixte ouverte aussi bien aux voyageurs qu'aux marchandises. Des aires de stationnement ont été prévues pour les bus, les camionnettes, les camions et des dépôts de marchandises ont été aménagés. Le CER continue à jouer ce rôle aujourd'hui, à travers les liaisons avec le Nord du pays sans avoir réussi à regrouper, comme il était prévu, les différentes gares routières. En dépit des mesures d'interdiction d'exercer sur la voie publique prises par la commune « suivi d'un déguerpissement »<sup>74</sup>, en vue de désencombrer celle-ci, les gares routières informelles continuent à accueillir les voyageurs.

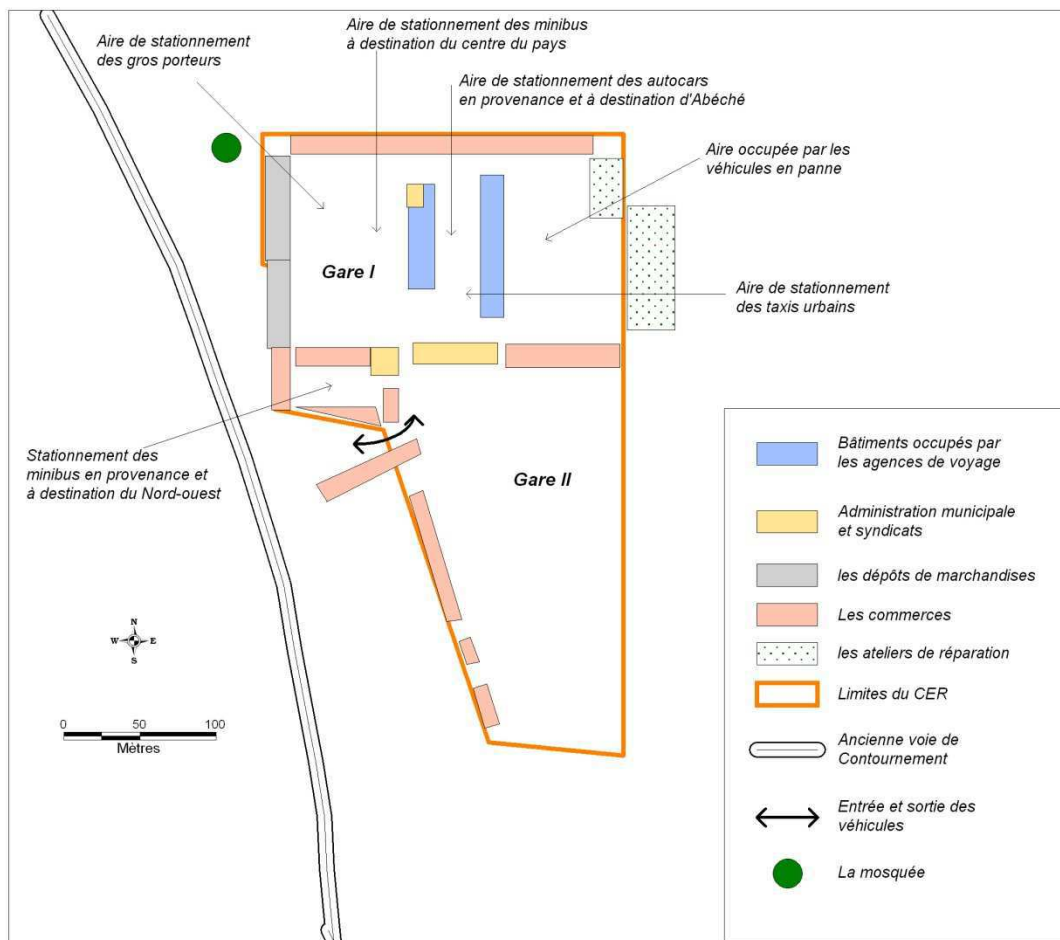
La position du CER sur une ancienne voie de contournement devait lui permettre, dans son projet initial, de jouer un rôle central dans les échanges entre le Nord et le Sud du Tchad, dans les sens où les principaux axes routiers convergent sur N'Djaména. Ses dimensions ne lui ont pas permis d'accueillir toutes les agences, ce qui a d'ailleurs conduit à son extension du côté Sud lui donnant une double configuration : Une gare I, fonctionnelle, qui accueille les véhicules à destination et en provenance du Centre et du Nord-Est et une gare II<sup>75</sup>, destinée à recevoir les voyageurs du Sud du pays à entreposer marchandises à l'exportation vers le Nigeria, presque à l'abandon à cause de son insalubrité,.

---

<sup>74</sup> Le journal *le Progrès* n° 2457, 2008.

<sup>75</sup> Finalement la gare II a été détruite à la fin de l'année 2010.

**Figure 5 : La structure spatiale du CER avant la destruction de la gare II en mai 2010**



Réalisation : Ngar-odjilo M., 2010

La structure spatiale de la gare I s'articule autour de plusieurs bâtiments, conçus en fonction des besoins et d'activités de tous les usagers, et d'aires de stationnement pour les véhicules. La structuration spatiale (figure 5) fait apparaître les principaux acteurs qui animent cette gare : les agences de voyages, les commerçants, les services communaux et les syndicats.

Deux bâtiments disposés parallèlement et placés au centre du CER constituent sa principale ossature. Ils accueillent à travers un certain nombre de bureaux les deux principaux acteurs : la commune à travers sa structure de gestion (cf. p. 89) et les agences de voyages qui organisent le voyage vers Abéché dans l'Est du pays. Les bâtiments latéraux construits sur les quatre angles ont diverses fonctions notamment de dépôts, de commerces et de restaurants. Toutefois deux bâtiments latéraux situés à l'entrée sont occupés par la police municipale et les syndicats des transporteurs.

Les aires de stationnement, aménagées entre les deux bâtiments centraux, sont réparties selon les destinations comme le montre la figure 5. Revêtues d'une couche de bitume pour faciliter leur accessibilité, et suffisamment larges pour accueillir plusieurs véhicules de différentes capacités à la fois (cf. photo 12), les aires de stationnement, situées au centre, grouillent du monde et ne désemplissent qu'en fin de journée. Deux autres accueillent les marchandises pour l'une et les véhicules en panne pour l'autre. C'est la première qui confère au CER sa fonction complémentaire de gare à marchandises à travers le stationnement de gros porteurs qui chargent ou déchargent celles-ci.

Deux structures situées à l'extérieur du CER participent intimement à la vie du centre. L'une située du côté Est constituée d'installations (hangars, des équipements de soudure, beaucoup de ferrailles) de l'association des techniciens de la gare routière apporte un savoir-faire important à travers la modification des véhicules. A l'Ouest du centre est construite une mosquée qui rythme, à travers les appels du muezzin, le quotidien des personnes qui exercent au CER lesquels l'abandonnent momentanément au profit de la mosquée aux heures de prières.

La gare II était tout le contraire de la première. Il y'a aucun aménagement du sol ; on observe peu de véhicules en stationnement et très peu de monde. Cette gare qui devait accueillir les agences et les voyageurs en direction du Sud du Tchad n'avait pas en tout cas été occupée. En saison des pluies, toute la gare était inondée ce qui la rendait insalubre et impraticable. Les agences de voyage, malgré les injonctions de la commune et l'Arrêté du ministère des infrastructures fixant les conditions d'exploitation des services de transport interurbain des voyageurs<sup>76</sup>, avait refusé de s'installer dans de cette gare.

---

<sup>76</sup> Il s'agit de l'arrêté 003/2008 stipulant en son article 2 que « les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers doivent se faire dans des espaces clos et aménagés comprenant les commodités d'usage que sont un hall d'attente, des espaces sanitaires, des points d'eau ».





**Photo 5 : Une vue d'une partie de de la gare II au CER, Ngar-odjilo M., 2008**

*Les photos 7 et 8 donnent une vue de la gare II avant sa destruction en 2010. Cette gare initialement aménagée pour desservir le Sud du pays et désencombrée la première gare qui d'ailleurs est voisine, n'a finalement pas servi à cause d'un manque d'assainissement. On voit ici que les marchandises sont abandonnées dans une mare fétide.*



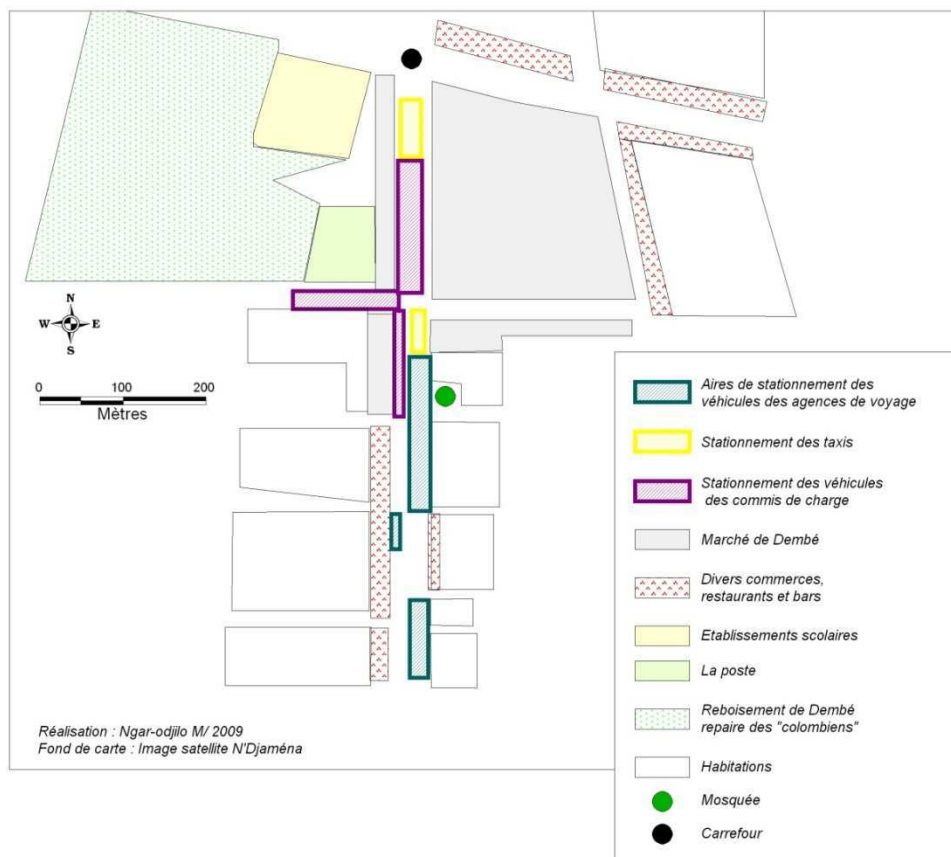
**Photo 6 : Une vue de la gare II destinée aux voyageurs sur l'axe Sud avant sa destruction, Ngar-odjilo M., 2008**

### ***2.2.2. Les gares routières de Dembé, entre la débrouille et l'émergence des entreprises de voyage***

Contrairement au CER, les gares routières de Dembé se sont constituées de manière anarchique autour des différents « professionnels » du voyage (*komissandji* et agences de voyage) qui occupent la rue. Ici c'est le règne de la débrouille où chacun se bat pour le *massarif*. Le marché du même nom débordant dans la rue et la gare routière font un seul ensemble. Sur une longueur de sept cent (700) mètres, des minibus sont stationnés de part et d'autre de l'ancienne voie de contournement contribuant à son encombrement. Le tronçon traversant le marché est occupé par des minibus chargés ou en voie de chargement et stationnés les uns derrières les autres. Une rue transversale à la limite sud du marché est également encombrée par les minibus. Ces deux aires de stationnement sont squattées par les

*komissandji*. Ceux-ci étendent, les jours de grand flux, leur territoire au delà de la rue transversale comme le montre la figure 6.

**Figure 6 : La gare routière et le marché de Dembé**



Puis toujours, tout le long de la voie de contournement, à l'Est dans le sens Nord-Sud, une kyrielle d'agences de voyage avait ouvert leur bureau<sup>77</sup>. Une pièce qui sert à l'accueil des voyageurs, à leur enregistrement et au dépôt des marchandises. Même si elles s'identifient par leur enseigne, elles encombrement aussi la voie par leurs véhicules.

<sup>77</sup> La majeure partie des agences de voyage de la première génération qui occupait la gare de Dembé est fermée.





**Photo 7 : Une vue aérienne de la gare routière et du marché de Dembé.** *On voit sur la photo les minibus attendant les voyageurs. Villecroix P, 2009.*



**Photo 8 : Vue de Dembé.** *On observe une occupation de la voie publique par les minibus et la concurrence entre les agences de voyage. En dehors de l'agence Al watan, toutes ces agences ont disparu au profit des nouvelles de la troisième génération. Villecroix,P., 2009.*

Tous les véhicules qui sont stationnés dans cette gare ont pour destination ou pour provenance, le Sud du pays et empruntent principalement deux axes : l'axe N'Djaména – Guelendeng -Bongor- Moundou et Sarh ou l'axe N'Djaména-Guelendeng-Sarh. Une double compétition s'observe entre les différents « professionnels » (figure 6) et (photos 9 et 10). Taxis urbains, minibus des *komissandji* et des agences de voyages se côtoient occupant la même aire de stationnement. Compétition pour l'occupation d'un espace, la rue est vitale pour les activités, comme le souligne STECK J-F. (2007), c'est « une ressource entrepreneuriale ». En aménageant un minimum de place et en donnant à son installation dans la rue une certaine visibilité, « l'entrepreneur » façonne un poste de travail dont dépend le succès de son investissement autant qu'il délimite une place dont il s'approprie l'usage (STECK J-F). Et la compétition pour capter le maximum de voyageurs est liée lui-même à une meilleure occupation de l'espace.

La gare de Dembé subit une profonde transformation, tant au niveau de sa configuration spatiale qu'au niveau de ses acteurs. A l'origine, l'arrivée des nouvelles entreprises de transport, disposant de ressources plus importantes, qui abandonnent la rue en aménageant des gares routières privées réduisant ainsi les activités de petites agences. L'ambition que se donnent ces nouvelles entreprises dans la desserte du Nord Cameroun (Ngaoundéré et Touboro) confère à cette place une dimension sous régionale, car il est possible qu'à partir de Dembé d'aller au Cameroun et ce qui risque à terme de diminuer la place qu'occupe Kousseri dans le voyage.

### ***2.2.3. Kousseri, l'ouverture vers l'Afrique de l'Ouest***

Située sur la rive gauche du fleuve Chari, la ville de Kousseri (Cameroun) fait face à N'Djaména, la capitale du Tchad. Ces deux villes ont la même histoire. La bataille de Kousseri en 1900 entre les troupes françaises et celles de Rabah<sup>78</sup> dans cette localité historique est à l'origine de la création de Fort-Lamy devenue plus tard N'Djaména. Kousseri fut intégrée dans le territoire occupé par l'Allemagne jusqu'en 1918. Eloignée de Yaoundé, elle s'adosse à N'Djaména. Mais cette ville est pour les habitants de la capitale du Tchad, la « planche du salut » des moments difficiles. Pendant les moments de pénurie ou de conflits,

---

<sup>78</sup> Ancien chef africain d'origine soudanaise qui étendit son autorité sur une grande partie du Tchad actuel avant qu'il ne fût tué par les colonnes françaises en 1900.

Elle se trouve être le premier refuge<sup>79</sup>. Mais inversement, cette ville se développe grâce à N'Djaména. La ville est aujourd'hui multifonctionnelle à la fois lieu de commerce, de loisirs et de voyages.

Son marché est toujours le lieu d'approvisionnement des commerçants et de la population de N'Djaména. Les marchandises viennent du Nigeria tout proche. Carburant et autres produits manufacturés « made in Nigeria » y sont déversés. Dans l'imaginaire et dans la réalité de N'Djaménois, Kousseri est la ville où les produits sont vendus moins chers. La configuration du marché a tenu compte de leurs besoins. Une place est réservée aux produits manufacturés, une autre à la vente du carburant, une troisième aux produits frais (œufs, tubercules et fruits tropicaux), une quatrième pour les petites réparations des motocyclettes et une cinquième constituée des débits de boissons. Tout s'articule pour les habitués de la ville. Une journée leur suffit pour régler plusieurs choses à la fois : Réparer leur motocyclette, faire des emplettes, etc.

Du point de vue loisirs, Kousseri représente à la fois un « ailleurs » et un « quotidien ». Un « ailleurs » parce que pour les N'Djaménois, elle est située de l'autre côté de la frontière, dans un territoire étranger, une loi étrangère symbolisée par la présence de forces policières assez sévères vis-à-vis de Tchadiens réputés violents. Un « ailleurs » parce que la ville en favorisant une certaine évasion et relative liberté, est le seul endroit qui offre du loisir et propose un hébergement à bas prix si on veut sortir de N'Djaména. Un « ailleurs » en raison d'une frontière naturelle, le fleuve Logone, surplombée d'un étroit pont dont la traversée est limitée dans un espace temporel (entre sept heures du matin et cinq heures du soir). Ce pont rappelle à tout ceux qui le traversent que l'on a son domicile de l'autre côté de la frontière et qu'à une certaine heure, 17 heures, il faut retourner chez soi. Mais Kousseri fait partie du « quotidien » des N'Djaménois parce qu'on s'y rend simplement pour se balader et faire ses courses ou encore accompagner jusqu'à la gare routière un ami ou un parent qui voyage vers le Cameroun ou l'Afrique de l'Ouest.

La ville est la porte d'entrée et de sortie vers l'Afrique de l'Ouest, et un carrefour entre le Tchad, le Cameroun et le Nigéria où sont installées les agences de voyage camerounaises. Pour le voyage, les modalités changent. Il faut un document de voyage (un laissez-passer pour

---

<sup>79</sup> La ville a accueilli les réfugiés tchadiens pendant la guerre civile de 1979-1980 et tout récemment lors de l'incursion rebelle à N'Djaména en 2008

aller au Cameroun et un passeport pour les pays de l'Afrique de l'Ouest) et passer dans des différents postes de contrôle pour obtenir le visa nécessaire. La notion de frontière en Afrique apparaît dans toute son expression : séparation, barrière, étranger, poste et contrôle policier, droits de passage dont la représentation se résume à travers le pont de *Ngueli* du nom d'un des quartiers périphériques de N'Djaména, principale sortie vers le Cameroun. On ne peut parler de Kousséri sans évoquer *N'Gueli*. ROITMAN J. (2003) décrit l'ambiance qui règne dans ce quartier en ces termes :

« Lorsque l'on arrive à Ngueli, de nombreux individus vous accostent, exigeant qui des papiers d'identité, qui les documents du véhicule. Souvent, un homme en uniforme examine ces documents et négocie un droit de passage qui est présenté formellement comme le tarif officiel. Mais, tout de suite après, un civil peut arriver et vous demander exactement les mêmes papiers. Et lorsque vous lui expliquez que vous venez juste de les présenter à un officiel gouvernemental, ce «civil» brandira sa carte d'identité officielle prouvant qu'il est le « véritable » douanier ou policier. Qui donc était le premier homme ? Simplement un jeune ayant emprunté l'uniforme de son oncle ou, plus vraisemblablement, quelqu'un à qui l'on a donné un uniforme et que l'on a envoyé collecter la solde du jour. Comme l'exprimait un douanier, ceux qui passent la frontière « peuvent être interpellés par diverses personnes en civil ou en "uniforme". Ces personnes se font passer soit pour des gendarmes, soit pour des douaniers, soit pour des policiers ; soit pour des éléments des services spéciaux de la présidence. Bref, ils exploitent la naïveté ou l'ignorance des usagers pour leur imposer le paiement d'une taxe dont la seule raison d'être est qu'ils sont étrangers à la zone ».

ABDERHAMAN HAGAR A<sup>80</sup> (2002), dans un style romancé, décrit Ngueli comme un territoire où « tout nouvel arrivant est une proie, un gibier à abattre [...] où tout ou presque est débrouillardise et truanderie ». L'individu y est interpellé et tirillé, ses affaires fouillées et parfois emportées.

Le pont de Ngueli, sépare certes deux Etats, mais aussi deux styles de « gouvernance » de la frontière entre les postes de contrôle se trouvant de part et d'autre : brutalité et violence et confusion du côté tchadien ; policée, subtile et plus transparente du côté Cameroun. Une

---

<sup>80</sup> HAGGAR A-A, 2002: p. 31.

transparence se traduisant par une absence de confusion au niveau de représentants de l'Etat qui sont les policiers et les douaniers.

Ngueli, territoire de « non-droit » est à la fois un lieu d'ouverture et de fermeture. Lieu de d'ouverture parce qu'à longueur de journée une foule de personnes et une multitude de véhicules traversent le pont dans les deux sens. C'est aussi un lieu de fermeture pour les véhicules de transport urbain et interurbain qui pour éviter toutes les tracasseries se refusent de traverser le pont de Ngueli. Cela induit une autre modalité de voyager consistant pour les voyageurs en partance pour le Cameroun ou le Nigeria, d'utiliser plusieurs modes de transport. Taxis, minibus et motos-taxi qui assurent le relais entre les deux villes et le pont de N'Gueli.

Le voyageur a le choix d'utiliser le service d'un moto-taxi tchadien pour traverser le pont ou de le faire à pied, le sac de voyage ou la valise sur la tête et continuer le reste du trajet jusqu'à l'une de ces agences de voyages installées à Kousséri en se servant d'un moto-taxi camerounais. En fait, le pont de Ngueli exprime non seulement la «petite corruption au quotidien» (Blundo et Oliver de Sardan, 2001) cités par CHOPLIN A. et LOMBARD J. (2010) mais délimite deux territoires où d'autres acteurs, ils s'y positionnent pour rechercher avec plus ou moins d'honnêteté leur « ration quotidienne ».

#### ***2.2.4. Les gares routières, entre le formel et l'informel***

Les gares routières en Afrique sont des carrefours et lieux de rencontre non seulement des gens qui voyagent mais de tous ceux qui, faute d'emploi régulier et stable, ne peuvent survivre qu'au jour le jour, qui se battent pour « la marmite du soir »<sup>81</sup> et « le dîner des enfants qui n'ont pas mangé plusieurs jours »<sup>82</sup>. C'est un « melting pot où tout se mêle [...] Un lieu qui rend possible l'insertion sociale »<sup>83</sup>. Ce mélange aboutit à un nombre considérable d'acteurs, « une micro société »<sup>84</sup> qui s'organisent autour des agences de voyage et tous ceux qui sont à leurs services, les employés de la Mairie de N'Djaména, les membres des différents syndicats, les commerçants et petits revendeurs, réparateurs, les restaurateurs, les services de sécurité, mais aussi de voleurs à la tire, etc. Par rapport au dernier point, il faut souligner comme dans tous les centres urbains du monde, les lieux de concentration humaine

---

<sup>81</sup> HAGAR A-A. 2002 : p.31.

<sup>82</sup> HAGAR A-A : op cit.

<sup>83</sup> LOMBARD J. et STECK B., 2004 : p .12.

<sup>84</sup> BORGEL C. et PEROUSE JF., 2004 : p. 69.

notamment les gares (routières) par exemple, sont les lieux où les risques de se faire voler sont les plus importants. Tous ces différents acteurs participent à l'animation des gares dès le lever du jour et ce jusqu'à la tombée de la nuit.

#### 2.2.4.1. Présence visible de la mairie de N'Djaména au CER

Les statuts de la commune de N'Djaména confèrent à celle-ci des compétences sur le CER. Une ordonnance<sup>85</sup> de 1975, a prévu le plein exercice de la commune sur : la conservation et l'administration des propriétés communales, la gestion des revenus et la surveillance des établissements communaux ; la police municipale de maintien de l'ordre et de la salubrité et sur la police des routes traversant la commune ; la circulation avec délivrance de permis de stationnement sur la voirie ou de dépôt temporaire moyennant perception de droits. Ainsi, après la faillite d'une société privée<sup>86</sup> qui en avait la gestion, la commune a mis en place une régie personnalisée avec statut « d'établissement public communal à caractère industriel ou commercial »<sup>87</sup> dont le directeur est nommé par elle. L'évolution de la gestion du CER avait suivi le schéma des gares routières en Afrique subsaharienne : sous la pression des bailleurs de fonds ce fut d'abord une privatisation mais à la suite d'un résultat « peu encourageant », la mairie a repris la gestion du CER. La sécurité, la salubrité et l'entretien des infrastructures disponibles lui sont revenus par conséquent. L'attribution des bureaux aux agences de voyage, des dépôts de marchandises, la collecte des différentes redevances (bureaux des agences, droit de place, boutiques et droit de stationnement) sont aussi de son ressort. Les gares routières, il faut le souligner, représentent une « opportunité financière » pour les communes, notamment celle de N'Djaména. Partout ailleurs, et ce dans la perspective de la décentralisation, celles-ci ont fait de l'aménagement des gares routières une de leurs priorités.

La présence d'une équipe technique chargée des travaux d'entretien et de la police municipale qui s'occupe à la fois de la sécurité et de la salubrité, représente non seulement la contrepartie des prélèvements financiers de la commune sur les usagers du CER, mais elle donne une plus grande visibilité à la mairie (les agents de la police municipale portent des tenues). Sa compétence de maintien de l'ordre se traduit par la présence d'une unité de police municipale qui intervient dans la gestion, presque quotidienne, des conflits apparaissant entre agences de voyage et voyageurs. Des conflits portant sur la disparition des bagages, par exemple ou sur

---

<sup>85</sup> Il s'agit de l'ordonnance 23 du 22 septembre 1975 portant compétence de la commune de N'Djaména.

<sup>86</sup> C'était à travers un contrat de gestion.

<sup>87</sup> BCEOM : p.44.



des tarifs parfois « abusifs » que prennent les agences. Dans cette « cohue indescriptible » que présente le CER, le vol des bagages est courant. De même, il est facile, surtout en l'absence d'une homologation tarifaire et de leur affichage, que des voyageurs soient victimes d'arnaques ou d'abus de la part d'agences de voyage. Pour limiter ces pratiques, les services de la commune sensibilisent les voyageurs afin de dénoncer celles qui sont indélicates. En effet, face à celles-ci, les voyageurs sont souvent impuissants. Ce rôle d'encadrement, de protection et de gestion de la mairie se traduit sur le plan spatial par une double position : centrale en ce qui concerne la direction et le service technique et à l'entrée pour la police municipale chargée d'autoriser la sortie de véhicules ayant acquitté le droit de stationnement. Un tableau des différents prélèvements effectués par la mairie permet de se faire une idée de l'importance de cette infrastructure.

**Tableau 10: Les modalités de prélèvements des différentes redevances**

Prélèvements sur les véhicules (au départ)		Prélèvements sur les infrastructures (mensualité)	
Type de véhicule	Montant (FCFA)	Types d'infrastructures	Montant (FCFA)
Gros porteurs	7500	Bureaux d'agences	25000
Bus	4000	Bureaux annexes	4000
Camions moyens	4000	Dépôts	12000
Minibus	1500	Boutiques	6000
		Kiosques	3000

*Ngar-odjilo M., 2011*

#### 2.2.4.2. Etre homme à tout faire ou la survie en milieu urbain en Afrique

Le groupe des manutentionnaires, les *attali* sont les hommes à tout faire dans les gares routières. Le mot *attali*, d'après leur propos, a deux significations : *chacun supporte le poids qu'il porte* ou *chacun porte sa souffrance*. La rue, le marché et la gare routière sont leurs lieux. A plus forte raison la gare routière qui accueille les véhicules de transport considérés en Afrique comme « *une source de revenu pour des multiples intervenants* »<sup>88</sup> dont ils en font partie. La signification du mot que donnent les concernés eux-mêmes reflète la manière dont ils tirent profit du véhicule de transport avec pour seul capital leur volonté et pour seule force de production leurs muscles. Pour survivre, ils prennent ce que leur offre la gare routière : bagages et marchandises à déplacer ou à subtiliser. Les *attali* sont les premiers à être présents

<sup>88</sup> LOMBARD J., SAKHO P., BRUEL F. et BAILLON A., 2004 : p. 122.

dans ces gares, notamment au CER. Manutentionnaires le jour, ils sont sentinelles la nuit. Leur rythme de vie s'accorde avec celui de la gare routière. En fait, beaucoup, n'ayant pas de domicile fixe, passent la nuit sous les abris qu'offre le CER. Ce qui fait qu'ils sont prêts au travail très tôt, aux environs de cinq heures du matin à l'heure où arrivent les premiers véhicules en provenance d'Abéché. S'éloigner de ce lieu signifie, pour eux, manquer la ration quotidienne.

Etant au service des transporteurs, ils sont organisés en équipes reconnaissables à travers une tenue au couleur des agences. Selon la disponibilité des véhicules qu'ils soient vides ou chargés un groupe assure le chargement tandis qu'un autre le déchargement. Un travail pénible à force de bras mais qui n'est pas rémunéré par les agences de voyages. Les voyageurs s'en chargent en payant entre 100 à 500 cent francs CFA selon le volume du bagage manutentionné. A la fin de leur travail, l'équipe se répartit le gain journalier qui se chiffre entre 5.000 à 20.000 FCFA<sup>89</sup>. Si par ce travail une catégorie de la population arrive à survivre, la prise en charge des *attali* par les voyageurs renchérit le coût de transport.

#### 2.2.4.3. Relier la gare routière : les taxis, les moto-taxis et les véhicules à bras

L'utilisation des taxis ou moto-taxis pour aller à la gare routière ou en repartir participe de la pratique même du voyage en Afrique. Voyager avec un volume important de bagages, souvent sur une longue distance et pendant une longue durée oblige les voyageurs au départ comme à l'arrivée à utiliser ce moyen de transport urbain. Par ailleurs, le taxi ou le moto-taxi auquel il faut ajouter les minibus restent le seul mode de déplacement à N'Djaména pour les autres usagers des gares routières. Aussi s'installer à l'intérieur ou à proximité d'une gare routière permet de s'assurer une clientèle constituée d'une frange importante de la population, les voyageurs. Un groupement des taxis a pu ainsi s'installer à l'intérieur, par l'occupation d'une aire de stationnement du CER, moyennant le versement à la mairie d'un droit de place mensuel de 47.300 francs CFA. Il détient un monopole sur le transport des personnes, voyageurs ou non au départ du CER vers la ville. Le taximan n'ayant pas fait son adhésion peut y rentrer avec un passager mais n'en sort que vide avec son taxi.

---

<sup>89</sup> Entretien avec un groupe d'*attali* au CER, 2008.



**Photo 9 : Les taxis urbains sur leur aire de stationnement au CER avant l'arrivée des premiers véhicules.**  
*On aperçoit comment les véhicules sont alignés. Leur départ se fera suivant l'ordre d'arrivée,*  
 Ngar-odjilo M., 2008.



**Photo 10 : Les taxis alignés attendant les voyageurs.** A l'arrière plan (flèche) déchargement d'un autocar. Le pick-up de marque Peugeot fait partie des abonnés du CER ; il transporte généralement des marchandises pour le reste de la ville. Ngar-odjilo M., 2008

L'organisation du transport des personnes et marchandises vers la ville se fait à tour de rôle, le *tour*, programmé de manière à ne pas léser les membres du groupement, permet aussi d'éviter les pertes de bagages qui pourraient être préjudiciables à tous. Les membres du groupement sont solidaires<sup>90</sup> des actes commis par un de leur. Ainsi chaque fois qu'un taxi est prêt à partir, il s'enregistre auprès du responsable ; sont notés les numéros d'immatriculation et de portière des taxis. De cette manière, lorsqu'il y a perte de bagages, il est plus facile de

<sup>90</sup> C'est une pratique fortement ancrée dans la société tchadienne. Cette pratique a un fondement culturel qui n'admet pas le principe de responsabilité individuelle mais plutôt celui de la responsabilité collective.

retrouver le chauffeur qui a assuré le transport. Les chauffeurs de taxis, dans leur relation avec les voyageurs, usent le plus souvent d'astuces pour soutirer un peu plus d'argent sur le même trajet. A travers les termes *course* ou *chargement*, ils proposent deux offres différentes se traduisant par des différents tarifs.

Les moto-taxi eux-mêmes sont visibles près des gares routières. Au CER, ils sont à l'entrée investissant les abords de l'ancienne voie de contournement. Le monopole du groupement des taxis leur interdit tout accès à l'intérieur de cette infrastructure. Néanmoins leur position leur permet de capter une partie des voyageurs. Les *pousseurs*, nombreux aussi sont régulièrement sollicités par les voyageurs sur des courtes distances. Ceux qui voyagent choisissent de venir dans les gares routières à pied et faire transporter leurs bagages dans des véhicules à bras. De même, pour ceux des voyageurs venant de débarquer, il est moins coûteux de transporter les bagages sur ce genre de véhicule que de prendre une course en taxi.



**Photo 11 : les pousseurs.** Ils sont généralement très jeunes : 15 à 18 ans. Ils louent à la journée le véhicule à bras et payent en fin de journée aux propriétaires 500 FCFA. Ngar-odjilo M., 2008

#### 2.2.4.4. Les autres usagers des gares routières

L'état des véhicules mis en circulation, généralement d'occasion, le multiple usage de celui-ci, l'état des pistes, les diverses réglementations ainsi que le faible revenu des transporteurs ont favorisé la création d'une industrie artisanale locale spécialisée dans l'adaptation de ces véhicules (GODARD X., 2002). Celle-ci s'est installée à proximité du CER et travaille sur des camions afin de les adapter au transport de passagers. Le principe repose sur trois éléments essentiels : offrir un minimum de confort aux voyageurs en fixant des sièges, donner une capacité de chargement en installant sur le toit du véhicule une galerie, elle-même

fabriquée sur place, et lui assurer une bonne tenue de pistes. Deux marques de véhicules, les plus sollicitées, répondent réellement à ces besoins. Les camions *Renault* sont supposés puissants et mieux adaptés aux longues distances tandis les *Nissan*, plus robustes pour leurs capacités de chargement, affrontent mieux les mauvaises pistes<sup>91</sup>.

Cette transformation résulte d'un transfert de savoir-faire acquis au Soudan selon les membres d'une association<sup>92</sup> dont certains ont séjourné dans ce pays durant plusieurs années. Les techniciens sont rentrés avec des compétences avérées en tôleries, en tapisserie et en peintures qui leur permet de « fabriquer » sur place le *bass*.

Le mot « industrie » sied bien à ce travail en « chaîne » conduit par plusieurs « spécialistes » constitués en équipe. Les tôliers dépossèdent le camion de sa carrosserie, puis pendant plusieurs jours, fabriquent une étuve à base d'armatures de tôles en fer et des sièges à fixer à l'intérieur. Lorsque celle-ci est achevée, installée et attachée au châssis interviennent les tapissiers chargés de l'intérieur de la cabine. Pendant ce temps, une autre équipe confectionne les mousses devant recouvrir les sièges. Les peintres assurent la finition par la mise en couleur du véhicule. Il faut 45 à 90 dix jours de travail et une quinzaine de millions de FCFA pour que le véhicule soit prêt à l'utilisation. De ces « usines »<sup>93</sup> sort un véhicule différent du premier et répondant au besoin local de transport : quarante cinq à soixante places assises et une capacité de transport d'environ huit tonnes de bagages sur le toit.

---

<sup>91</sup> Entretien avec les membres de l'ATGR, 2008.

<sup>92</sup> Il s'agit de l'Association des Techniciens de la Gare Routière (ATGR) autorisée à fonctionner en 2007. Cette association est composée d'une centaine de membres.

<sup>93</sup> Il y a en fait deux ateliers de ce genre sur le site. Le premier est celui de l'association située en dehors de l'enceinte de la gare routière et le second, à l'intérieur, appartient à l'agence de voyage *Abroum*.



**Photo 12:** Les membres de l'ATGR devant un autocar en phase de modification. *Ce véhicule qui semble abandonné aura une nouvelle vie.* Ngar-odjilo M., 2008



**Photo 13:** Intérieur d'un autocar pendant la phase de tapisserie, *La structure métallique est cachée à l'aide des moquettes et de la colle achetées sur le marché de N'Djaména.* Ngar-odjilo M., 2008





**Photo 14 : Un autocar "fabriqué" au Tchad et prêt au voyage.** *Le chargement au dessus du véhicule dépasse les 1,50 m. ce qui réduit grandement l'équilibre du véhicule pendant le voyage. Ajoutée à la vitesse, ce chargement provoque très souvent d'accidents. Ngar-odjilo M., 2008*

Mais en plus de la modification des camions, les membres de l'association renforcent les capacités des minibus de trente places en installant sur le toit une galerie pour le transport des bagages. Les adaptations répondent aux besoins des transporteurs de maximiser leurs recettes par la possibilité de transporter plus de passagers – les sièges d'origine sont parfois enlevés et remplacés par d'autres plus petits de fabrication locale - et de marchandises.



**Photo 15 : Des accessoires nécessaires au voyage.** *Des échelles, pour le chargement et le déchargement des bagages, complètent les accessoires du minibus Ngar-odjilo M., 2008.*

Les gares routières dans la journée ont l'allure d'un marché. Elles sont envahies par les revendeurs qui proposent différents produits allant des pièces détachées aux produits alimentaires. SAMNA SOUMANA R. (2010, 61) en parle dans sa thèse « la gare, centre économique offre la possibilité pour les uns d'effectuer les derniers achats avant le départ et pour les autres de voir leurs stocks de marchandises se réduire avec parfois des marges importantes compte tenue de la rapidité de la transaction ». L'offre en produits manufacturés, généralement constituée de breloques et de bibelots, est destinée aux voyageurs qui, au dernier moment souhaitent acheter un objet, une lampe torche, une natte ou une moustiquaire, utile en cas de panne du véhicule ou encore des cadeaux que l'on a oublié de prévoir pour la famille. Les véhicules de transport quant à eux ne sont généralement pas révisés, les petites pannes et la vidange sont effectuées sur place juste avant le départ d'où la présence de nombreux magasins de pièces détachées et de divers produits pétroliers. Les longues attentes du départ, généralement, deux à trois heures, des voyageurs, les nombreuses personnes qui travaillent toute la journée au niveau de ces gares favorisent l'éclosion d'une restauration. Cela va des diverses formules de restauration aux *alimentations* proposant des boissons fraîches (coca-cola, eaux minérales, yaourt, etc.) fabriquées localement ou importées des pays arabes, notamment de la Libye et de l'Egypte. En effet, offrir à manger (un pain, des dattes,



des arachides grillés, une bouteille d'eau minérale, etc.) à celui qui voyage fait partie d'un rituel pour ceux qui accompagnent le voyageur de la maison jusqu'à la gare routière. Dire au revoir, souhaiter un bon voyage à celui qui part, représente dans le subconscient de ceux qui accompagnent et du voyageur, une invocation permettant d'écarter le mauvais sort : par exemple une panne, un accident, les coupeurs de route.



**Photo 16 : Un vélo disparaît sous des articles proposés en vente. Ces vélos sont dotés de deux trépieds disposés à l'avant pour tenir celui-ci en équilibre.**  
*Ngar-odjilo M., 2008*



**Photo 17 : Des produits manufacturés proposés par des vendeurs dans une gare routière. On y voit une gamme variée de produits allant des postes radio, chaussures, voiles, lampes. Ngar-odjilo M., 2008.**



**Photo 18 : Vendeur de boissons fraîches. Sous la chaleur de N'Djaména, des boissons fraîches contenues dans des glacières et vieux congélateur pour le rafraîchissement des voyageurs en attente au CER, Ngar-odjilo M., 2008.**

Les gares routières sont les lieux presque uniques du voyage dans le bassin du Tchad, en l'absence d'une gare ferroviaire et de l'inaccessibilité des aéroports à la majorité des voyageurs en raison d'un coût de transport aérien prohibitif. Elles sont également des lieux d'insertion économique et sociale pour bon nombre de citoyens « laissés pour compte » se manifestant par une multitude d'activités. Lieux uniques certes mais les gares ne sont pas le passage obligé de tous les voyageurs qui pour certains prennent le départ à partir de chez eux à bord de leur véhicule. De ce fait, les gares routières deviennent des lieux de discrimination qui ne reçoivent qu'une catégorie de voyageurs. Les rencontres s'effectuent ailleurs, au niveau de certaines étapes qui se construisent, prennent de l'importance ou disparaissent au gré des aménagements d'axes routiers. .

### **2.3. Le Voyage comme marqueur spatial**

Le terme marqueur spatial bien qu'utilisé par les géographes, est absent de beaucoup d'ouvrages notamment encyclopédique. Il désigne le fait de marquer qui est un acte intentionnel. Comme le souligne LAGEISTE J., (2006), « marquer l'espace apparaît comme une démarche actorielle destinée à modeler, instituer une forme qui acquiert ainsi une spécificité ». Le voyage participe donc à ce marquage à travers un certain nombre d'étapes qui se sont construites le long des principaux axes routiers.

#### ***2.3.1. Les étapes du voyage : caractéristiques et représentations***

Le voyage à travers le bassin du Tchad est souvent entrecoupé d'arrêts qui s'imposent aux voyageurs et sauf cas de force majeure en des lieux pré-indiqués et préétablis sur lesquels existe une entente tacite entre chauffeurs et voyageurs. Ces étapes, espaces géographiques, à la fois construits matériel et idéal du voyage permettent aux uns et aux autres de se « détendre les jambes », de prier et de manger. La matérialité de ces étapes s'explique par les conditions qu'offrent celles-ci : la présence des structures informelles nécessaires à la restauration, au dépannage de véhicules en cas de nécessité (disponibilité en carburant, réparation de la pneumatique et des petites pannes, etc.) et les possibilités de s'approvisionner en produits alimentaires à prix réduit. Par ailleurs, la téléphonie a également investi ces lieux par la présence à la fois des kiosques des cartes prépayées et des panneaux publicitaires.

Ce commerce informel qui s'est installé, dans ces étapes, se traduit par diverses constructions souvent précaires pour beaucoup d'entre elles et de plus en plus en matériaux durables pour d'autres dans lesquelles sont entreposés les produits offerts aux voyageurs. En fait, ce sont des

véritables marchés qui s'instaurent le long des axes routiers. Certains sont confondus aux marchés locaux, d'autres les concurrençant.

Toutefois, en dépit de l'importance du nombre de personnes qui s'arrêtent et qui y passent quelquefois une nuit, ces étapes n'ont pu développer d'infrastructures d'accueil aux voyageurs pour leur permettre d'être à l'abri. Les pratiques du voyage, leur laissant peu de temps de repos, semblent rendre inutile l'existence de ces hébergements. Ceux qui arrivent dans ces lieux en début de soirée, sauf cas de force majeure (une panne importante du véhicule) ne décident presque jamais d'y passer la nuit.

Le construit idéal relève de la représentation que les voyageurs se font des différentes étapes. Le choix d'une étape est fonction de la sécurité qu'elle offre à ceux qui peuvent y arriver très tard<sup>94</sup>. Cette sécurité suppose une étape où le risque de vol<sup>95</sup> est très réduit ou absent par exemple, ce qui signifie que les voyageurs pourraient y passer la nuit en « toute tranquillité ». Par ailleurs, les endroits infestés de moustiques sont également connus et évités. Les représentations qui sont construites autour d'une étape mettent en évidence leurs spécialités au niveau « gastronomique ». La ville de Bongor est perçue par les voyageurs à travers sa grillade de poulets ; Kélo est assimilée aux œufs de pintades, etc. Ce construit idéal se matérialise par l'existence d'une activité florissante liée au voyage laquelle influe sur la configuration de l'agglomération. Il apparaît au niveau de ces étapes une double centralité : le marché et plus loin la gare routière si les deux ne sont pas confondus. Cette centralité se traduit par l'animation, l'importance des activités et l'attrait des populations locales. Mais sur le plan géographique (carte 6), les étapes les plus importantes sont également des carrefours entre plusieurs axes de circulation où des voyageurs se retrouvent avant de continuer le voyage.

---

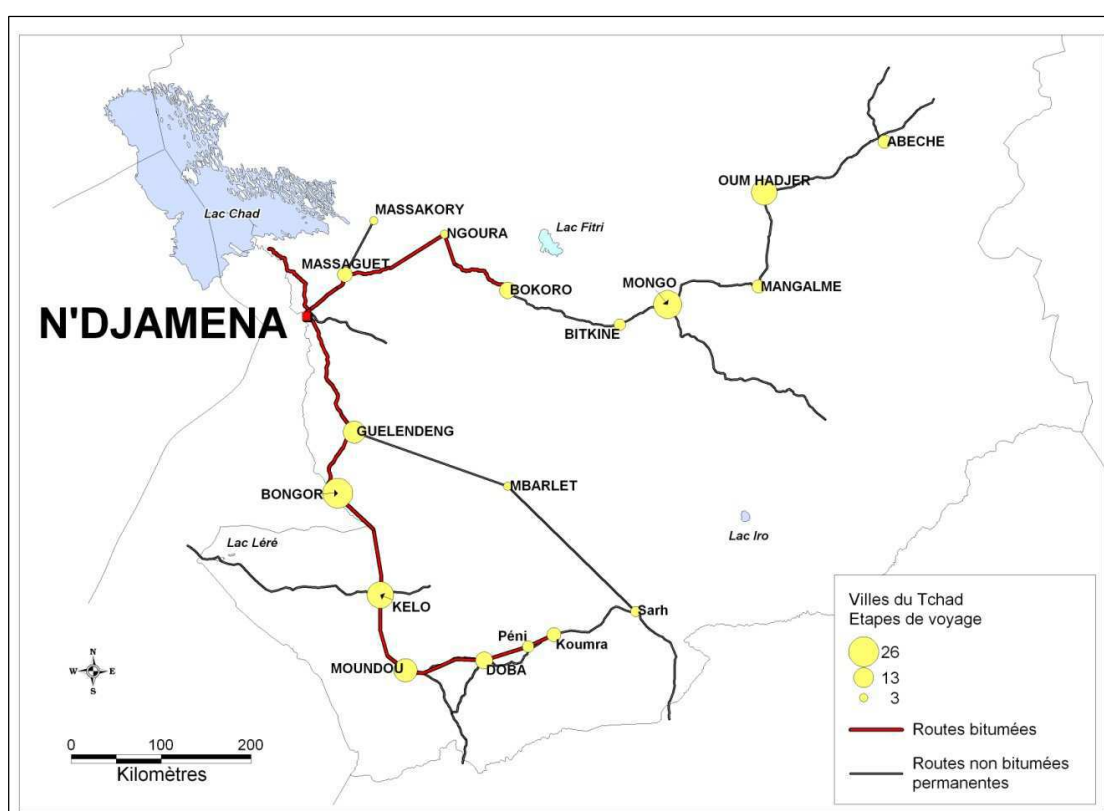
<sup>94</sup> Il faut dire que beaucoup de chauffeurs admettent qu'à cause de la chaleur torride sévissant dans le bassin tchadien il est préférable de voyager de nuit pour ménager le moteur et les pneumatiques.

<sup>95</sup> Lors d'un voyage effectué dans le cadre d'une mission dans le Fitri, nous avons été dépouillés de nos portefeuilles la nuit dans notre sommeil à une de ces étapes. Nous avons appris plus tard qu'il était dangereux de passer une nuit dans cette localité à cause des voleurs qui ont l'habitude de s'en prendre aux voyageurs.

### 2.3.2. Les différentes étapes du voyage

Deux exemples des villes, Bongor et Mongo, donneront une parfaite illustration de l'importance de ces étapes. Une importance récente en ce sens qu'il y a encore quelques années avant la construction de la route bitumée, les arrêts étaient rares dans ces deux localités. Toute une géographie de ces lieux, comme le montre la carte 6, existe dans l'imaginaire des voyageurs et ceux-ci la renforcent au fur et à mesure de l'accumulation de leurs expériences de voyage.

**Carte 6: Les étapes du voyage citées par les voyageurs**



Source : Enquête voyageurs, 2007

### 2.3.1.1. Bongor, principale étape vers le Sud du Tchad

Situé à 230 km environ au Sud-Ouest de N'Djaména, la ville de Bongor est devenue une importante étape après la construction de la route goudronnée en 2001 et aussi en raison de sa position à la frontière du Cameroun. En effet, avec l'ouverture de cette route, Bongor se place presque à équidistance (carte 6) entre N'Djaména la capitale et Moundou capitale économique du Tchad. Cette évolution de Bongor est récente en ce sens qu'avant le *goudron* et la « lumière »<sup>96</sup>, la ville avait une mauvaise réputation<sup>97</sup> et rares étaient les véhicules qui prenaient le risque de s'y arrêter<sup>98</sup>.

Des milliers de voyageurs y passent chaque jour car la ville est devenue fréquentable. L'enquête qui a été réalisée à cet effet montre que quotidiennement plus de deux cents véhicules traversent la ville et la majorité s'y arrête (environ deux cents)<sup>99</sup>. Ces arrêts ont un impact sur la configuration urbaine de Bongor. « La place centrale » s'est déportée sur l'axe bitumé où les véhicules s'arrêtent à proximité du marché de Bongor, de la gare routière et de l'administration (bureau et résidence du gouverneur, palais de justice, et certains services de l'Etat). C'est un lieu de vie où se mêlent résidents et voyageurs de passage.

---

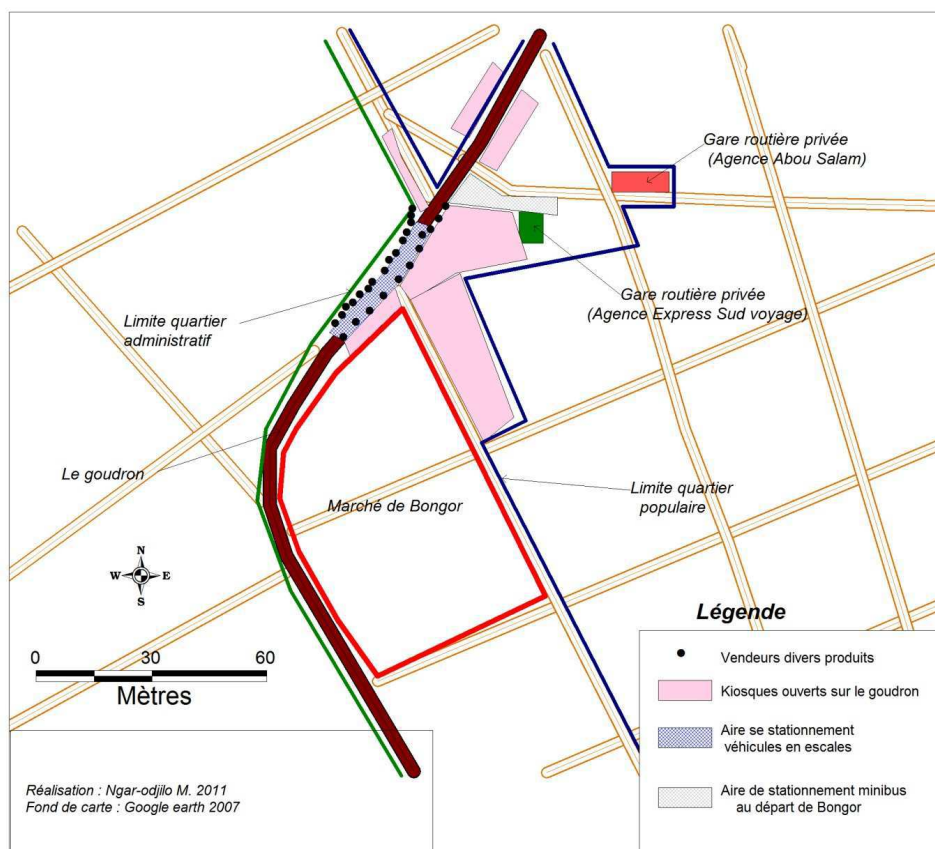
<sup>96</sup> L'installation de l'éclairage public est aussi récente

<sup>97</sup> Cette représentation d'une mauvaise réputation de la ville de Bongor auprès des voyageurs était liée aux nombreux vols dont seraient victimes les voyageurs. Souvent au cours de voyages, les gens se racontent leurs mésaventures pour faire passer le temps. Les histoires de vol dans certaines étapes reviennent souvent.

<sup>98</sup> Selon les témoignages convergents des personnes vivant à Bongor.

<sup>99</sup> Une enquête réalisée à Bongor portant sur la journée du 29/11/2008 donne 298 véhicules qui se sont arrêtés dans cette ville.

**Figure 7 : Marché et gare routière de Bongor**



Les activités se déroulant le long de cette route sur environ 200 mètres, s'articulent conformément au tableau 11 ci-après :



**Tableau 11: Répertoire des activités présentes sur l'étape de Bongor**

Type d'activités (total recensé 111)											Type d'abris (total 148)		
Restauration et débit boisson				Dépannage			Autres commerces			Commis de charge (en %)	Bâtis (en %)	kiosques (en %)	A l'air libre (en %)
Alimentation (en %)	gargote (en %)	grillade (en %)	bar (en %)	Carburant (en %)	Pièces détachées (en %)	Petites réparations pneumatiques (en %)	artisans (en %)	Produits locaux (en %)	Petit commerce (en %)				
6,30	6,30	13,51	5,40	24,32	3,60	8,10	1,80	9,90	22,52	1,80	37,83	14,41	51,35

*Ngar-odjilo M., 2010*



La restauration et les bars constituent la première catégorie d'activités. Cela est normal car chaque jour ce sont près de 3.000 voyageurs<sup>100</sup> qui s'arrêtent dans cette localité avant de continuer le voyage auxquels s'ajoutent les résidents. Le poulet grillé, qui fait la réputation de Bongor, vendu entre 2.500 à 3.000 francs CFA est à portée de bourse d'un grand nombre de voyageurs. C'est devenu un quasi rituel lorsque le véhicule s'arrête. Par petit groupe, les voyageurs se dirigent vers les grilleurs de poulets, commandent (2, 3 ou plus) et s'installent sur les chaises préparées à l'accueil ; puis d'autres commandes peuvent s'ensuivre. Une trentaine de restaurants sont recensées sur cent mètres. Mais tout le monde accompagne ce repas de boissons sucrées (coca ou autre soda) ou alcoolisées. Quelques bars ouverts en cet endroit proposent différentes bières et les *alimentations* colorées offrent de la *sucrierie* en provenance du Cameroun.

Avec l'installation de trois agences de voyages commence un processus d'intégration de ces activités. Ayant évalué les recettes provenant de la restauration, elles ont aménagé des gares routières qui servent à la fois d'escale pour leurs véhicules, de lieu d'enregistrement des nouveaux voyageurs embarqués à Bongor et aussi de restauration des voyageurs de passage. L'intérêt pour ces agences de voyages est triple : disposer de leur propre espace de billetterie, gagner du temps en empêchant les voyageurs de se disperser dans les différents restaurants et capter les dépenses en restauration des voyageurs qu'ils transportent<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> Cette estimation est faite sur la base de l'enquête réalisée. Deux cent quatre vingt huit véhicules se sont arrêtés à Bongor. Si chaque véhicule pouvait transporter en moyenne 10 voyageurs. Il faut signaler qu'au Tchad, tous les types de véhicules transportent des voyageurs en dépit de la réglementation en vigueur.

<sup>101</sup> Une agence comme Express Sud voyage, transportent environ trois cent voyageurs par jours dans les deux sens : N'Djamena-Moundou et Moundou-N'Djaména.



**Photo 19 : Vue d'un restaurant à Bongor.** *Le mobilier installé aux abords du principal axe et prêt à accueillir les voyageurs. Ngar-Odjilo M., 2006*



**Photo 20 : Un barbecue pour la grillade de poulet à Bongor** *est constitué d'un fût coupé dans le sens de la longueur. Une vingtaine de poulets sont ainsi grillés à l'air libre. Ngar-odjilo M., 2006*



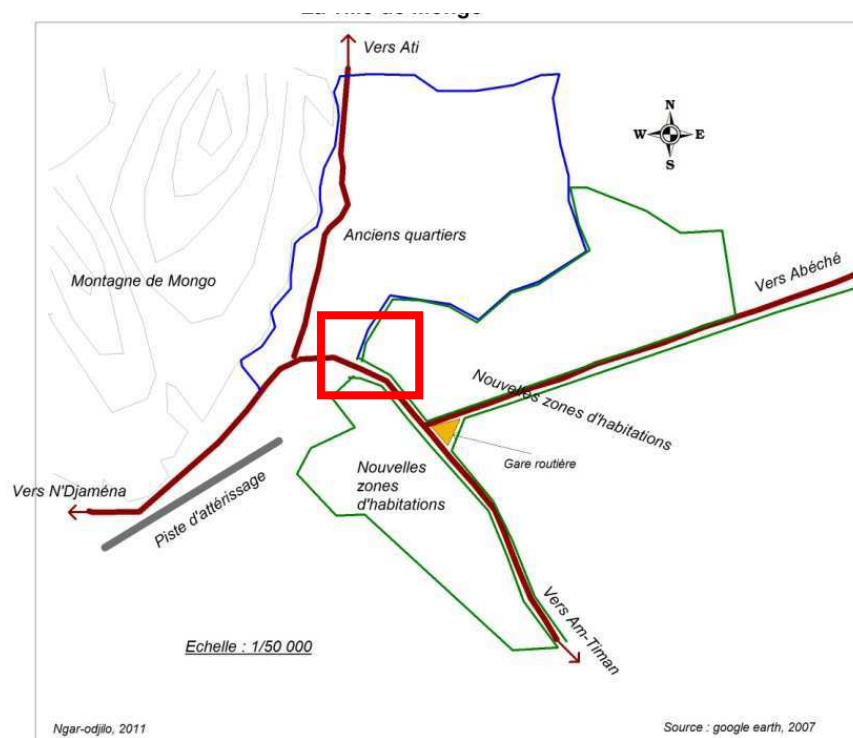
**Photo 21 : vue de l'intérieur d'une alimentation.** *Ces genres de commerce disposent toujours d'un congélateur permettant de mettre à la disposition de la clientèle de boissons fraîche. Ngar-odjilo M., 2006*

Dans ce commerce le Cameroun tout proche joue un rôle important. Le carburant et les autres produits manufacturés comme le savon et le sucre sont introduits généralement par la fraude. Avant l'ouverture de la raffinerie de pétrole de N'Djaména, les chauffeurs préféraient acheter un carburant moins cher à Bongor. Cela a attiré une vingtaine de commerces de produits pétroliers (tableau 11). Les voyageurs sont plus intéressés par le savon et le sucre facilement écoulés par les vendeuses. La floraison de ce commerce, sous diverses formes ambulantes et sédentaires, temporaires et permanentes donne à l'endroit une configuration s'articulant autour des boutiques et de kiosques construits en matériaux durables et d'autres en matériaux de récupération (vieilles tôles ou contreplaqués). D'autres vendeurs étalent leurs produits à même le sol ou sur du carton d'emballage recyclé. L'enquête réalisée à cet effet montre que les constructions durables dominent. Il s'agit là des commerçants dont la principale activité se situe à cet endroit. Viennent ensuite ceux qui exposent leurs produits, savons, sucre, fruits et légumes, en plein air ; ils sont de tout âge et de tout sexe. Cette activité n'est pas la principale pour cette catégorie de vendeurs qui se présentent là au gré de la disponibilité de leurs marchandises.

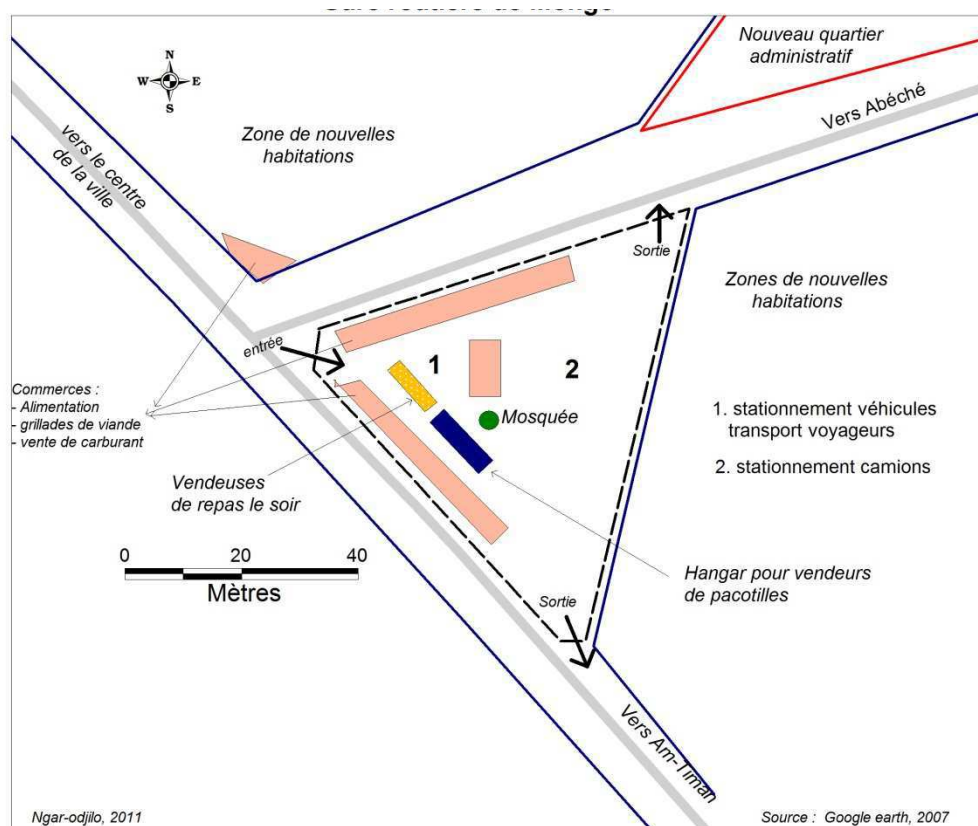
#### 2.3.1.2. Mongo, carrefour au centre du pays

Situé à environ 500 km au Nord-Est de N'Djaména, Mongo est à mi-chemin entre, N'Djaména-Abéché (900 km) (carte 6). L'importance de cette ville vient de sa situation géographique-au centre du Tchad, de sa position de carrefour et du passage de la route bitumée. En effet, sur l'axe N'Djaména-Abéché, il ne reste que seulement 200 km qui ne sont pas revêtus et qui le seront en 2012. Pour le moment, Mongo a pris un sérieux avantage par rapport à Ati, située un peu plus au Nord sur l'axe N'Djaména-Abéché (cf. carte 9). Un axe beaucoup plus rectiligne traversant de formations dunaires où ne peuvent passer que les 4x4.

**Figure 8 : Plan de la ville de Mongo**



**Figure 9 : La gare routière de Mongo**





Les arrêts se trouvent excentrés (figure 8) par rapport au reste de la ville car situés au niveau de la gare routière aménagée juste à la jonction des routes menant à Abéché et Am-timan. Sa présence crée une bipolarité avec le marché de Mongo, situé entre le quartier administratif et les quartiers populaires. Des bâtiments en briques cuites sont alignés par rapport au point de jonction des deux routes conférant une configuration triangulaire (figure 9) à la gare routière.



**Photo 22 : Vue des installations commerciales dans la gare routière de Mongo.** *On aperçoit de la viande de mouton grillée et plus loin de jerrican contenant du carburant. Ngar-odjil o M., 2010.*



**Photo 23: Vente de carburant à l'intérieur de la gare routière.** *En dehors de quelques commerçants installés au marché de Mongo, la gare routière est le seul endroit de la ville où on peut se procurer du carburant. Ngar-odjilo M., 2010.*



**Photo 24 : La partie commerçante de la gare routière.** Celle-ci est réservée à la vente de produits manufacturés notamment des habits, lampes torches, poste radio, etc. Ngar-odjilo M., 2010

L'aménagement de cette gare routière, datant des années 2000, a favorisé une extension de la ville vers le Sud-Est par la création d'un nouveau quartier au-delà duquel se sont érigées les nouvelles structures étatiques notamment un institut universitaire technologique sur la route d'Am-Timan et une école normale des instituteurs sur celle d'Abéché. Comme à Bongor, le commerce constitue l'ossature de la gare et présente la même articulation : carburant, restauration et commerce de bibelots. La restauration s'est installée également en dehors de la gare. Elle est constituée uniquement de viande grillée et pour certains de différentes sauces de viande. Par ailleurs, pendant les soirées une « restauration par terre » détenue par des femmes<sup>102</sup> s'installe et propose un menu différent de celui des restaurateurs masculins. La restauration par terre consiste en la préparation des aliments à la maison, lesquels sont transportés à la gare dans des marmites de cuisson. La vendeuse apporte avec elle un tapis, généralement en plastique qu'elle étale par terre et qui sert d'unique accessoire pour le client. Le menu différent est constitué de la bouillie de mil préparée avec du lait caillé, le *médidé*, de la boule de mil accompagnée de sauce de gombo vert, le *daraba leyin* ou encore du poulet grillé.

<sup>102</sup> Ces femmes en majorité célibataires ou divorcées en plus des aliments qu'elles proposent, se prostitueraient auprès des chauffeurs-routiers affirment certaines sources.



**Photo 25 : le restaurant par terre à la gare routière de Mongo.** *On observe que les différents récipients sont posés à même le sol et derrière la vendeuse (au premier plan) sont assis ses clients.* Ngar-odjilo M., 2010

Le commerce de petit détail, notamment des produits manufacturés, bien que peu nombreux, s'est installé dans des abris de fortune. Les commis de charge quant à eux ne disposent que d'un seul local qui sert à la fois de bureau et de lieu de stockage. Les agences de voyages desservant la ville d'Abéché n'ont pas ouvert de bureaux comme dans d'autres villes. Tous les véhicules en partance à l'Est du Tchad tout comme au Sud-Est, ceux qui se dirigent vers N'Djaména s'y arrêtent. Généralement plein de voyageurs à l'arrivée, ces véhicules prennent très peu de passagers à partir de cette ville. La consultation du registre détenu par les commis de charge de la gare routière indique deux situations différentes : les *bass* transportent à partir de Mongo en moyenne 7 à 10 passagers qui s'ajoutent aux autres voyageurs en provenance de N'Djaména ou d'Abéché selon la destination. Ces voyageurs embarquent généralement aux environs de 15 à 17 heures à partir desquelles les *bass* atteignent Mongo<sup>103</sup>. Par contre ceux qui utilisent les minibus au départ de cette ville sont plus nombreux. D'après le même registre, la moyenne est d'une quinzaine de passagers avec un départ s'effectuant plus tôt aux

<sup>103</sup> Le trajet dure en moyenne 6 heures entre N'Djaména et Mongo et 5 heures lorsque le véhicule vient d'Abéché.



environ de 8 heures. Ce registre comptabilise au total environ 15.000 voyageurs enregistrés à Mongo en 2009.



**Photo 26: Vue de l'unique bureau des commis de charge de Mongo.** *Un local d'une pièce avec en devanture un hangar de paille sous lequel, on voit un **komissandji** . Ngar-odjilo M., 2010.*

Généralement carrefours entre plusieurs axes de circulation, les principales étapes se sont développées avec l'amélioration de la route qui a accru la mobilité des voyageurs. Le passage de plusieurs centaines voire d'un millier de véhicules par jour ne peut qu'induire un certain développement de celles-ci. Attirés le commerce s'installe impulsant parfois la production agricole locale. L'offre sur laquelle se construit une certaine représentation de l'étape se dessine progressivement et devient plus visible. C'est que retiennent généralement les voyageurs.

## **Conclusion**

Le voyage dans le bassin du Tchad, à l'instar du reste du continent africain, se caractérise par une atomicité de ses acteurs. Elle-même reposant sur le fait que le transport est l'un des secteurs socio-économiques qui proposent une large possibilité d'intégration à travers un certain nombre d'activités certes informelles mais vitales pour les marginaux et les sans emplois urbains. Cette atomicité induit également une dispersion spatiale à travers une multiplication des gares routières se traduisant par un processus d'appropriation des espaces publics par les différents acteurs.



La mutation que connaît le secteur de transport de passagers est à la fois organisationnelle et spatiale. Ayant débuté au Cameroun, cette mutation s'étend sur le Tchad. En effet sur le plan organisationnel, on observe une formalisation du secteur se traduisant par l'émergence des entreprises de transport interurbain. Sur le plan spatial, on assiste à une privatisation de l'espace à travers l'aménagement de gares privées plus adaptées aux besoins des voyageurs. Cette mutation devra aboutir à terme à la disparition de l'intermédiation, dont le *komissandji* en est la figure emblématique. Parti de l'atomicité des acteurs, il est fort probable que dans les années à venir on assiste à l'émergence des entités monopolistiques dans le secteur de transport interurbain.

Par ailleurs, le voyage a produit des étapes qui en tirent l'essentiel de leurs revenus. Ces lieux tiennent leur importance d'une part, de leur situation géographique car pour l'essentiel d'entre eux, ce sont des carrefours entre plusieurs axes, et d'autre part des représentations à la fois idéelles et matérielles qui les entourent. Les villes de Bongor et de Mongo en sont les principales illustrations car ces deux étapes sont devenues quasi-obligatoires pour les voyageurs. L'amélioration des axes routiers par le bitumage induit forcément une plus grande mobilité de personnes mues par diverses motivations (cf. chapitre III) laquelle donnera plus d'importance à ces étapes qui vont davantage s'agglomérer.

## **Chapitre III**

### **Les voyages entre tradition et modernité,**

#### **une approche de compréhension de la société dans le bassin du Tchad**

Ce chapitre devra répondre à un certain nombre de questions. Quelle méthode employée pour étudier la mobilité qui s'observe à travers le bassin du Tchad surtout lorsqu'il s'agit des voyageurs ? Quelles sont les principales motivations de ces voyageurs en dehors des flux migratoires qui ont été au centre de nombreuses études scientifiques ? Les voyages dans le bassin du Tchad permettent-ils de comprendre le fonctionnement de la société africaine ? Cette mobilité engendre t-elle des pratiques spécifiques au voyage, comme des représentations qui orientent le comportement du voyageur africain ? Ces questions constituent l'ossature de ce chapitre.

#### **3.1. Une méthode pour étudier les voyageurs dans le bassin du Tchad**

##### ***3.1.1. Diversité d'outils de travail.***

Dans un pays où les données statistiques ne sont pas souvent collectées. Si elles l'étaient, elles comporteraient de nombreuses lacunes pour le fait que la collecte n'a pas été systématique et le traitement mal réalisée. La méthode consiste à recouper plusieurs sources afin de les traiter et de les analyser. Cependant, celle-ci peut elle-même présenter de failles car les données ne fournissent pas les mêmes items. L'étude des voyageurs dans le bassin du Tchad a été réalisée à partir de deux outils : les enquêtes auprès des voyageurs et les données statistiques fournies par les institutions de l'Etat. L'enquête des voyageurs, menée (2007) en trois endroits, le CER, la gare de Dembé et le pont de Gueli, portant uniquement sur les voyageurs à l'arrivée afin de recueillir « à chaud » leur vécu du voyage, a été réalisée par quatre enquêteurs en deux phases . La première phase a été menée en juillet et la seconde en novembre 2007. Le logiciel d'enquête et d'analyse de données SphinxPlus<sup>2</sup> a servi à l'élaboration du questionnaire, au dépouillement et à une première analyse. Certaines données fournies par SphinxPlus<sup>2</sup> ont été transférées sur Excel pour leur analyse. Il faut souligner que l'enquête des voyageurs n'avait pas été simple car ceux qui viennent d'arriver après un voyage ne se prêtent pas facilement à un questionnaire parce qu'ils sont fatigués ou bien occupés à surveiller leurs bagages au moment du déchargement.

La deuxième catégorie de sources provient des données fournies par les services de police aéroportuaires (2006 et 2007) et des fiches de débarquement et d'embarquement remplies par les voyageurs à l'arrivée comme au départ. Le traitement des fiches remplies par les voyageurs, fait manuellement, a consisté dans un premier temps et de manière aléatoire, de retenir trois mois sur le lot de fiches présentées par les services de police. C'est ainsi que les fiches des mois de juin et septembre 2008 et celles du mois de février 2009 sont traitées. Le traitement consistant en un classement par compagnie aérienne et par nature de vol (« provenance de » et « destination ») donne le résultat contenu dans le tableau 12 :

**Tableau 12: Compagnies et nombre de passagers transportés**  
(juin et sept 2008 et février 2009)

<b>Compagnies</b>	<b>Nombre de vol</b>		<b>Nombre passagers transportés</b>		<b>Total de passagers transportés</b>
	<i>Provenance</i>	<i>destination</i>	<i>Provenance</i>	<i>destination</i>	
<b>Air France</b>	50	41	3195	2110	<b>5305</b>
<b>Ethiopian</b>	24	29	1986	2903	<b>4889</b>
<b>Afriqiya</b>	14	13	337	1367	<b>1704</b>
<b>Toumaï</b>	23	25	1153	1268	<b>2421</b>
<b>Total</b>	<b>111</b>	<b>108</b>	<b>6671</b>	<b>7648</b>	<b>14319</b>

Source : Ngar-odjilo M., (2009)

Puis il est retenu pour chaque mois, le vol ayant transporté le plus de passagers : un vol « à destination de » et un autre « en provenance de ». Il faut souligner, cependant, que les fiches «en provenance de » du mois de septembre sont absentes du lot fourni. Ce sont au total 1817 fiches qui ont été traitées et qui correspondent au même nombre de passagers.

Une troisième catégorie de sources, provenant du Ministère du Développement Touristique et de l'Artisanat, sont extraites du compendium destiné à l'Organisation Mondiale du Tourisme. Les données portent sur les arrivées et les départs à de l'aéroport de N'Djaména et sur les arrivées et les nuitées dans certains hôtels du Tchad pour l'année 2006 (annexe 3).

Au Cameroun, des données traitées ont été fournies par le Ministère Camerounais du tourisme et la délégation du tourisme de l'Extrême Nord. Les premières proviennent de la direction des statistiques de ce ministère sous forme brut. Ce service a en effet réalisé une enquête à la frontière entre le Tchad et le Cameroun au niveau des postes polices de Kousseri et de Yagoua (carte 21). L'enquête, effectué par un agent dudit ministère, consistant au pointage manuel du registre de la police, couvrant toute l'année 2007 et une partie de l'année 2008 (les trois premiers mois), a porté sur l'origine et les motivations des voyageurs. Le traitement est fait sous forme de décompte ayant permis de réaliser des tableaux statistiques mensuels. Les secondes proviennent des rapports annuels de la délégation portant sur les années 2006 et 2007.

**Quelles sont les valeurs produites par les différentes données statistiques dont la synthèse est présentée dans le tableau 13 ?** Les différentes sources donnent des informations de niveau variable mais fiable. L'enquête par questionnaire en livre sur une trentaine de variables regroupées en cinq rubriques : la résidence de l'enquêté et les renseignements personnels, les motivations du voyage et le type d'hébergements, l'expérience du voyage, les modes de transport. Les données fournies par les fiches de l'aéroport font apparaître des informations sur l'origine des voyageurs et leurs motivations selon les différentes dessertes conformément aux périodes retenues. Enfin les données recueillies au poste frontière de Kousseri (Cameroun) apportent des informations sur le flux venu du Tchad en direction de ce pays, sur l'origine, les motivations et la périodicité. Le tableau 11 donne la synthèse des variables fournies par les différentes sources et permet de faire un recoupement des informations.

**Tableau 13 : Synthèse des différentes sources**

Sources	Enquête questionnaire	Fiches aéroports de N'Djaména	Données statistiques MDT	Enquête ministère du tourisme du Cameroun
<b>Informations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Résidence et renseignements personnels</li> <li>- Motivation et type d'hébergement</li> <li>- Expérience au voyage</li> <li>- Modes de transport</li> <li>- Voyage et représentation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Origine</li> <li>- Motivations</li> <li>- Sens du flux</li> <li>- période</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Origine</li> <li>- Durée moyenne de séjour</li> <li>- Motifs du voyage</li> <li>- Type d'hébergement</li> <li>- Mode de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Origine</li> <li>- Motivations</li> <li>- période</li> </ul>

Source : Ngar-odjilo M., 2009

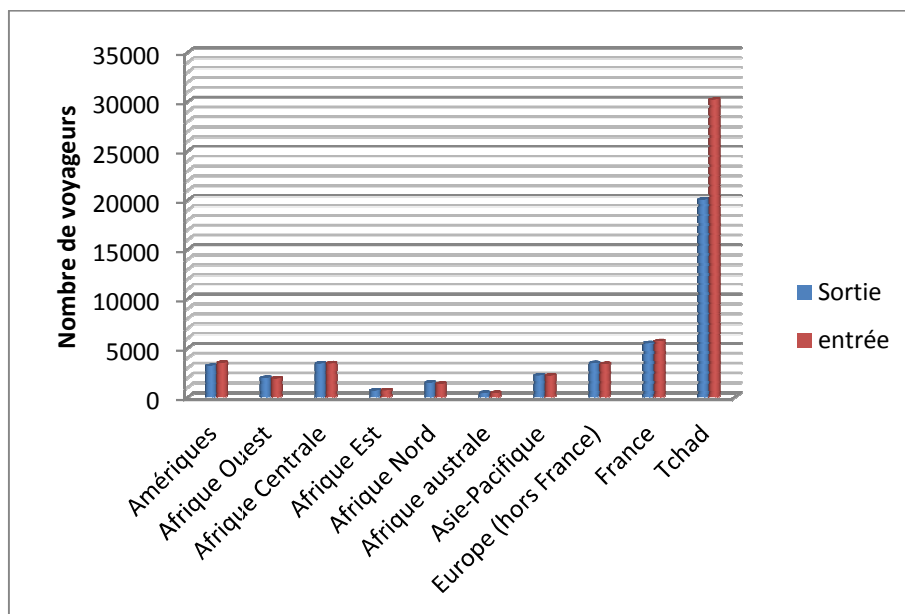
Ainsi au vue de ce tableau, le recoupement concernent les variables suivantes : l'origine, les motivations et la périodicité. Des variables permettant de caractériser les voyageurs qui circulent dans le bassin du Tchad.

### **Quelles sont les informations sur l'origine des voyageurs qu'apportent les trois sources ?**

Les figures 10 et 11, couvrant deux années (2006 et 2007) et portant sur les mouvements des voyageurs au niveau de l'aéroport, mettent en évidence les mouvements des Tchadiens. Toutefois, on observe qu'il y a plus Tchadiens qui entrent qu'ils ne sortent. Deux hypothèses peuvent être formulées : la première liée au retour chez eux des tchadiens vivant à l'étranger à cause de l'instabilité politique que le pays a connu. La paix relative incite t-elle à un retour définitif ? Les vacances pourraient être une période pour le retour de ces Tchadiens de l'étranger. S'agit-il des Tchadiens étudiant et travaillant à l'étranger qui rentrent à la faveur des vacances ?

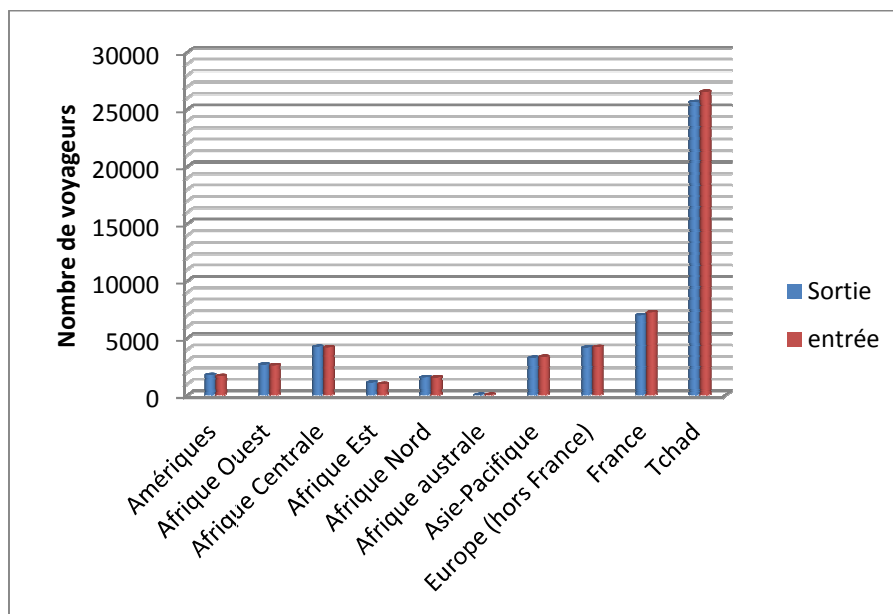
Les mêmes figures montrent le mouvement d'Européens au niveau de l'aéroport de N'Djaména secondant les Tchadiens. La crise du Darfour et les nombreux rapports entre les Etats Européens et le Tchad, notamment sur le plan politique (la France) et économique favorisent des va et vient d'Européens. A ces déplacements professionnels, s'ajoutent le tourisme. Toutefois, les affrontements de N'Djaména en 2006 semblent influencer sur le déplacement de ceux-ci. Ce qui pose la problématique de l'insécurité telle décrite dans le paragraphe 1.3.3. Le faible mouvement des Africains qui apparait sur les deux figures pourrait bien s'expliquer par le fait qu'une grande partie se déplacent par voie routière.

**Figure 10 : Les entrées et les sorties des voyageurs selon leur origine à de l'aéroport Hassan Djamouss en 2006 (N'Djamena)**



Source : La police aéroport, 2006.

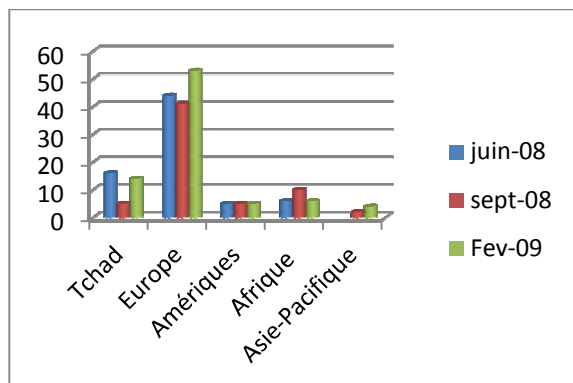
**Figure 11 : Les entrées et les sorties selon leur origine à de l'aéroport Hassan Djamouss en 2007 (N'Djamena)**



Source : La police aéroport, 2007.

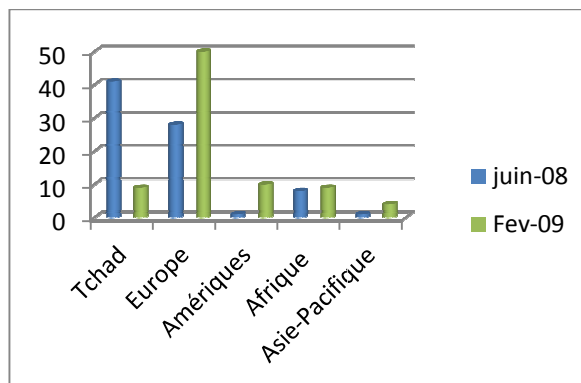
Les données recueillies à l'aéroport à partir de la seconde source, constituée des fiches de débarquement et d'embarquement, apportent des informations complémentaires à la fois sur les différents vols desservant le Tchad que sur l'origine des voyageurs.

**Figure 12 : Vols à destination de Paris**



Source : Fiches d'embarquement, aéroport H. Djamouss

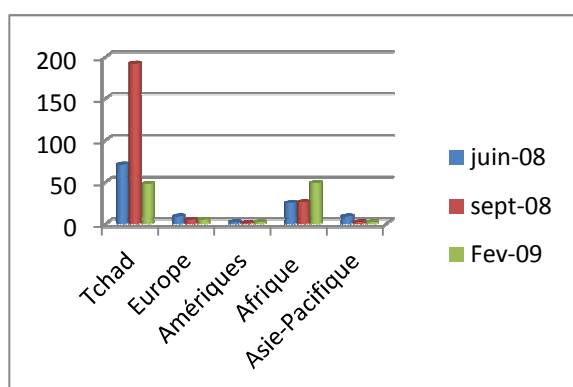
**Figure 13 : Vols en provenance de Paris**



Source : Fiches de débarquement, aéroport H ; Djamouss

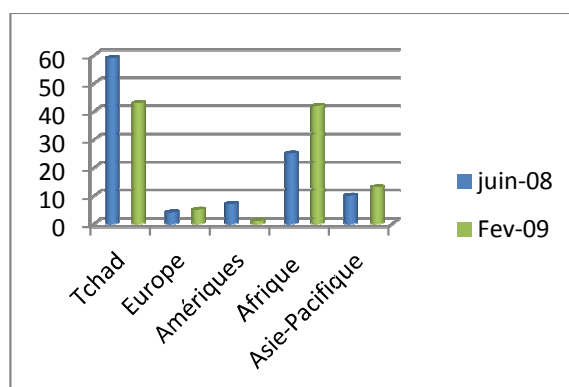
On observe que sur les cinq vols d'*Air France* traités, les voyageurs européens sont les plus nombreux ; ils représentent 57,29 % suivis des Tchadiens qui ne sont que 22,54%. L'analyse par période montre que les mois de février et de juin présentent un mouvement plus important d'Européens dans les deux sens. Le flux de février correspondrait-il aux voyages touristiques d'hiver en direction du bassin du Tchad ? Et celui du mois de juin, au départ des expatriés résidant au Tchad vers leur pays consécutif au début des vacances d'été ? La même hypothèse peut-elle être formulée pour les Tchadiens vivant dans les pays occidentaux qui retournent dans leur pays en juin comme le montre un flux relativement important mis en évidence par la figure 13 ? Se développe t-il une forme de tourisme des Tchadiens de l'extérieur en direction de leur pays que les statistiques au Tchad ne prennent pas en compte ? L'analyse des graphiques 20 et 22 sur les motivations pourraient apporter de réponses.

**Graphique 5 : Vols à destination d'Addis-Abeba**



Source : Fiches d'embarquement, aéroport H. Djamouss

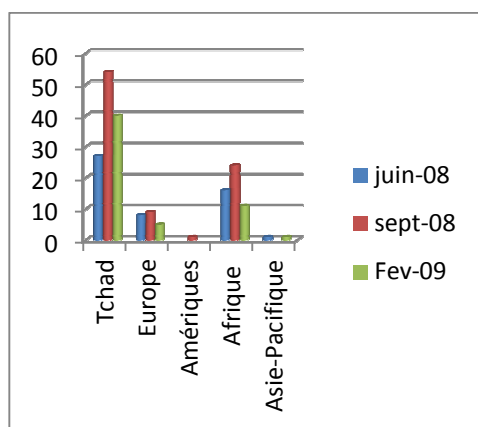
**Graphique 6 : Vols en provenance d'Addis-Abeba**



Source : Fiches de débarquement, aéroport H. Djamouss

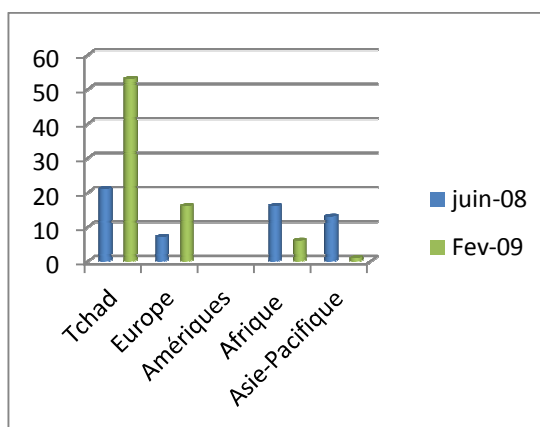
Sur les vols d'*Ethiopian Airlines* présentés par les graphiques 5 et 6, les Tchadiens sont les plus nombreux ; ils sont 62,86% suivis des autres Africains (25,41%). On note le pic enregistré en septembre pour les voyageurs tchadiens à destination d'Addis-Abeba. On observe également un flux relativement important d'Africains d'autres nationalités en février et juin à quoi cela peut-il correspondre ?

**Figure 14: Vols à destination de Tripoli**



Source : Fiches d'embarquement, aéroport H. Djamouss

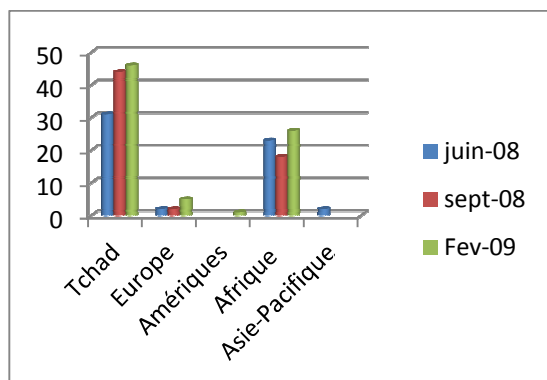
**Figure 15: Vols en provenance de Tripoli**



Source : Fiches de débarquement, aéroport H. Djamouss

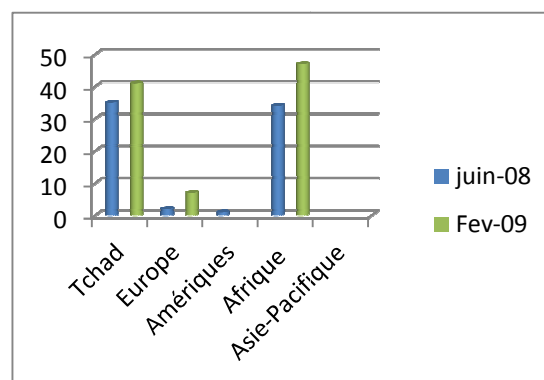
A l'instar des vols d'*Ethiopian Airlines*, les Tchadiens sont les plus nombreux à prendre les vols d'*Afriqya Airways* reliant N'Djaména à Paris comme le montre les graphiques 14 et 15. On relève dans les deux sens un flux important en septembre et en février. Celui du mois de juin est à peu près constant. L'importance du flux Afrique pourraient s'expliquer par le déplacement des Libyens qui entretenaient de nombreuses relations avec le Tchad.

**Figure 16 : vols à destination de Bangui-Douala**



Source : Fiches d'embarquement, aéroport H. Djamouss

**Figure 17 : Vols en provenance de Douala**



Source : Fiches de débarquement, aéroport H. Djamouss

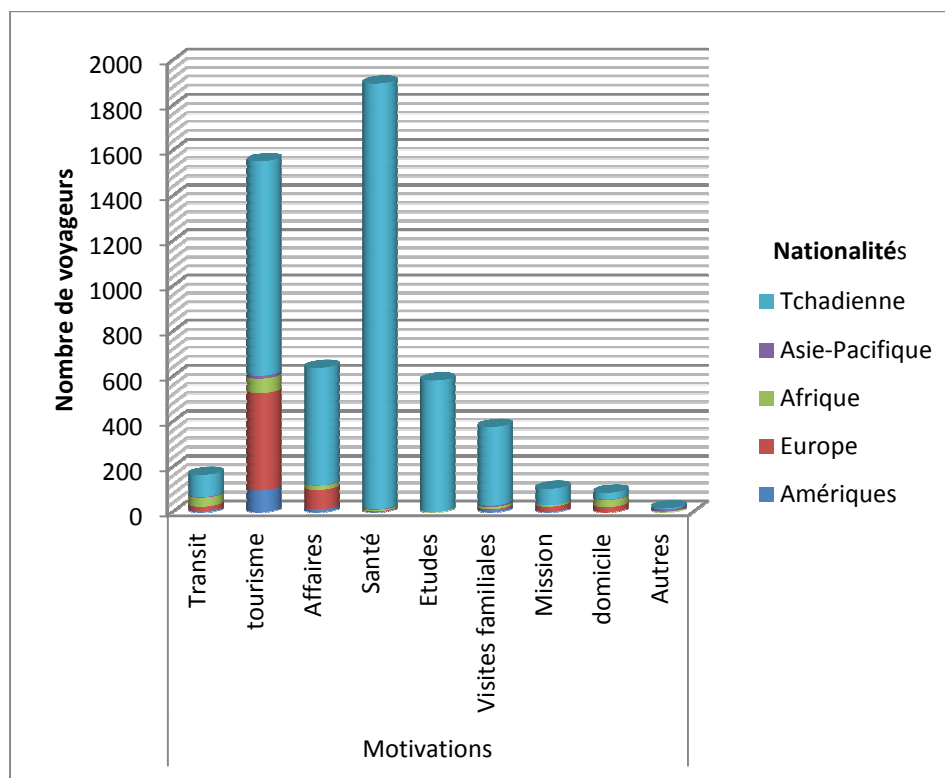


En plus des Tchadiens, on observe sur les vols de *Toumaï Air Tchad*, un mouvement sensiblement important d'Africains. Il met en évidence l'importance la mobilité des ressortissants de l'Afrique centrale notamment ceux du Tchad, du Cameroun et de la RCA.

D'une manière générale, l'analyse des différentes dessertes des quatre compagnies aériennes à l'aéroport de N'Djaména, montre trois grands trafics aériens. Une liaison Nord-Sud avec *Air France* et, il y a encore un peu plus d'une année, avec *Afriqiyah Airways* ; un trafic Est-Ouest qui était le monopole de *Ethiopian Airlines* et une liaison sous-régionale que portait *Toumaï Air Tchad*. On note donc que sur la liaison Paris-N'Djaména une préférence des Européens pour *Air France* en dépit d'un tarif élevé. Des raisons sécuritaires sont à l'origine de ce choix. Il faut y ajouter les contraintes liées à une longue escale à Tripoli qui dissuadait bon nombre de ces voyageurs. Par ailleurs, on observe une faible circulation d'Européens résidant au Tchad en direction du reste du continent africain. Qu'est ce qui révèle les données statistiques sur les motivations que présentent les figures qui suivent ?

A l'entrée du Cameroun, au niveau de poste frontalier de Kousséri, le voyage pour raison de santé et du tourisme sont les principales motivations des personnes ayant traversé la frontière (figure 18) ; puis suivent, les affaires, les études et les visites familiales. La motivation pour raison de santé concerne presque exclusivement les Tchadiens. Par contre pour le tourisme, les Tchadiens sont certes nombreux, mais ils sont suivis par les Européens et les Américains. Ces Européens sont-ils ceux qui résident au Tchad ou bien ceux venus d'Europe et qui transitent par l'aéroport Hassan Djamous de N'Djaména pour se rendre au Cameroun ?

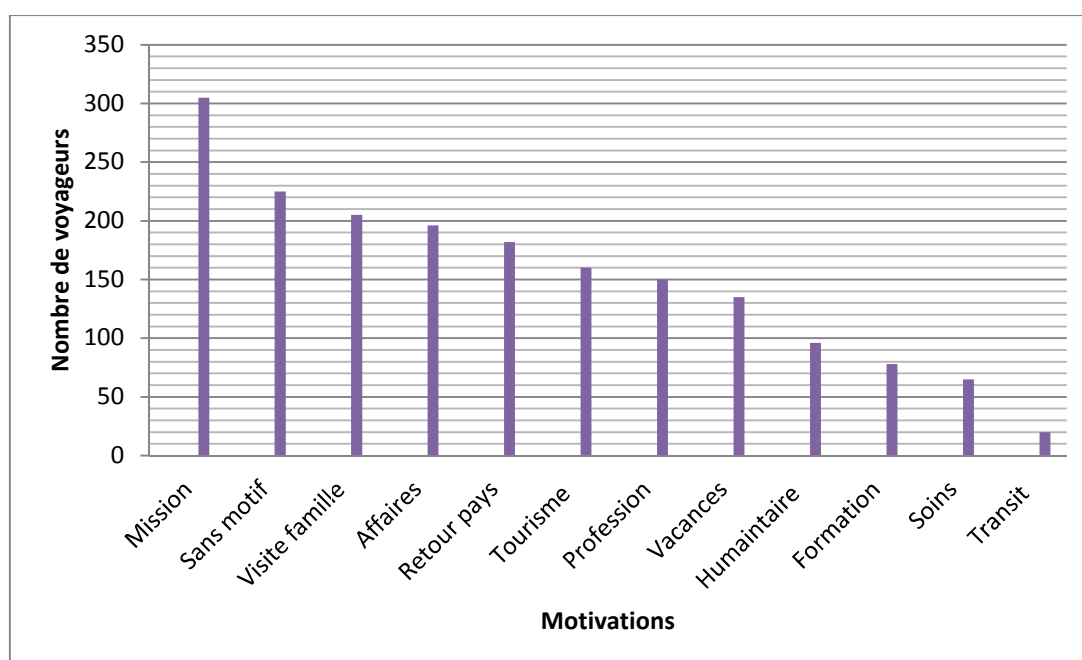
**Figure 18 : Les motivations des voyageurs à l'entrée du Cameroun (Kousséri)**



*Source : Enquête du Ministère du Tourisme du Cameroun*

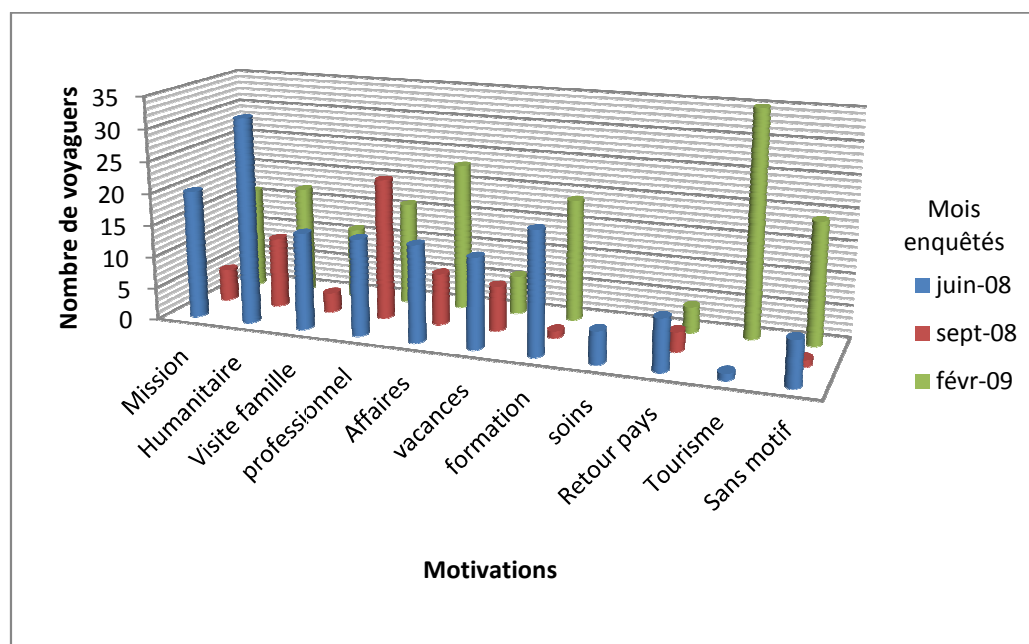
La figure 19 qui rend compte des données recueillies à l'aéroport à partir des fiches d'embarquement et de débarquement fait apparaître les motivations suivantes, par ordre d'importance : les missions, les visites familiales, les motifs professionnels, les affaires et le retour au pays. Puis viennent secondairement le tourisme, le voyage humanitaire et les vacances. Les sans motifs concernent principalement des Tchadiens n'ayant donné aucune réponse mais ils pourraient se répartir sur d'autres variables comme la visite familiale, les soins, les vacances ou le retour au pays. Cette précision est aussi valable pour le motif « retour au pays » qui peut bien indiquer les visites familiales tout comme les vacances. Par ailleurs, nous avons choisi de distinguer les vacances du tourisme pour la simple raison que les Tchadiens (étudiants ou travailleurs) qui reviennent dans leur pays en été et en hiver parlent plutôt des vacances. Le tourisme est appliqué aux voyageurs européens. L'analyse des motivations que montrent les différents vols donne d'autres éclaircissements

**Figure 19 : Motivations des voyageurs enregistrés à l'aéroport de N'Djaména**



*Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss*

**Figure 20 : Motivations des voyageurs sur les vols Air France**

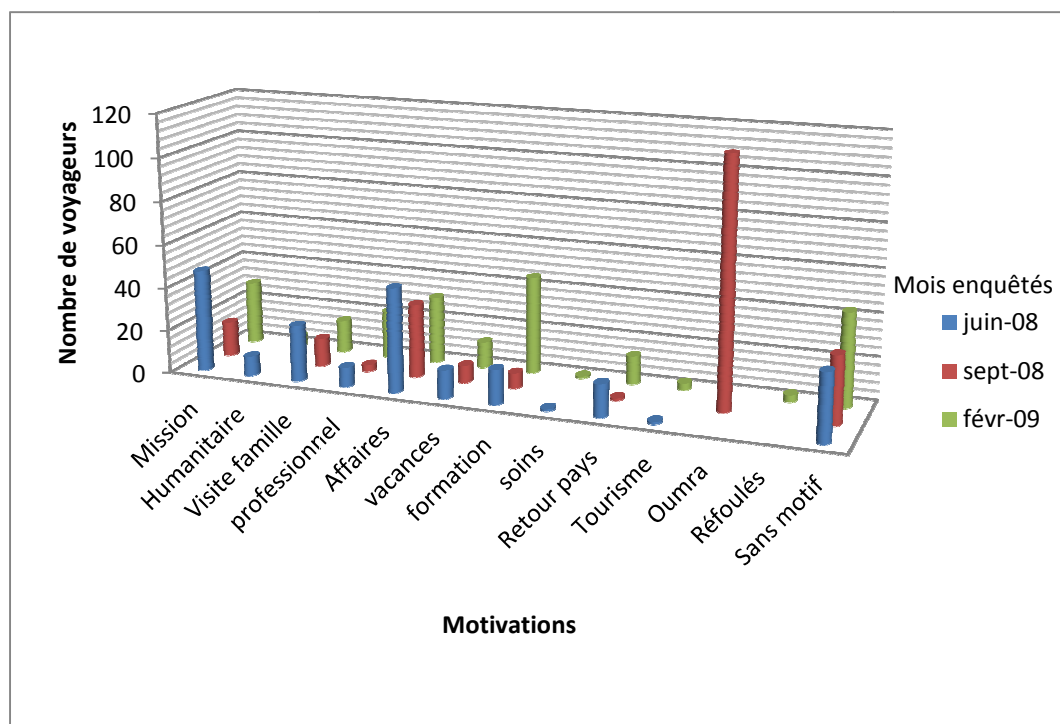


*Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss*

La figure 20 porte sur les vols d'Air France et les motivations de ses passagers. Il faut rappeler que les tableaux 12 et 13 ont montré l'importance du nombre d'Européens sur ces

vols suivis des Tchadiens. Les départs de N'Djaména en direction de Paris met en évidence le motif humanitaire, notamment pour les vols de juin et de février. Il faut préciser que les données ont été recueillies entre 2008 et 2009 au temps fort de la crise du Darfour. Le mouvement des humanitaires est donc normal se faisant soit dans le cadre de la relève des unités engagées soit d'un retour volontaire pour les vacances estivales et hivernales. Une autre motivation qui émerge est le tourisme illustrant les allers-retours des touristes pendant le mois de février période des vacances d'hivers en Europe, notamment en France. Des nombreux Européens profitent de ces vacances pour visiter l'Afrique subsaharienne notamment le Tchad et le Cameroun comme le montre la figure 18. Une autre hypothèse peut être formulée en ce qui concerne les périodes choisies pour les affaires et les missions. Celles-ci en se situant en février ou en juin sont-elles fortuites ou volontairement choisies par les concernés pour passer aussi des vacances dans la région ? La formation vient en deuxième position avec un fort flux en juin correspondant sans doute au retour au pays des Tchadiens étudiant dans les pays occidentaux. C'est ce qui se confirme par le voyage qu'ils effectuent avec pour motifs les vacances, le retour pays et les visites familiales et le mois de juin est la période choisie pour ce retour. Les Tchadiens résidents dans les pays occidentaux retournent dans leur pays pour y passer les vacances comme le montre la figure 22.

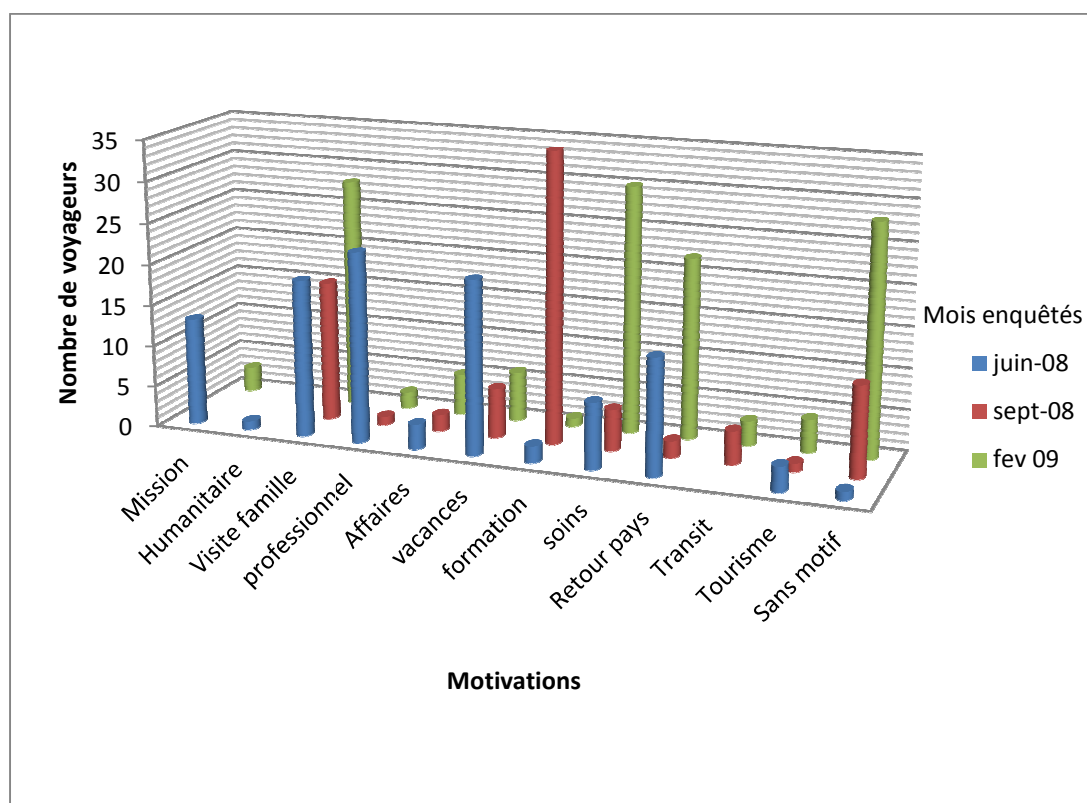
**Figure 21 : Motivations des voyageurs sur les vols *Ethiopiens Airlines***



Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss

Les vols *Ethiopiens Airlines* que montrent la figure 21 fait apparaître l'importance du voyage du pèlerinage *Oumra* ; une situation normale pour la période de septembre. Mais le voyage d'affaires est plus important et constant en flux sur les trois mois en raison des relations commerciales que des nombreux hommes d'affaires Tchadiens et Africains entretiennent avec le Moyen-Orient et la Chine. On observe que les déplacements liés aux missions et visites familiales, bien qu'ils soient peu importants se repartissent de manière presque constante sur les trois mois. En effet, les Tchadiens en mission en Afrique de l'Est et parfois en Afrique de l'Ouest<sup>104</sup>, au Moyen-orient et en Asie du Sud-Est n'utilisaient que cette compagnie avant que la *Kenya Airways* ne vienne au milieu de 2011 se placer sur ce créneau. La présence en Arabie Séoudite d'une importante communauté tchadienne explique les voyages aller-retour liés aux visites familiales.

**Figure 22 : Motivations des voyageurs sur les vols *Afriqiyah Airways***

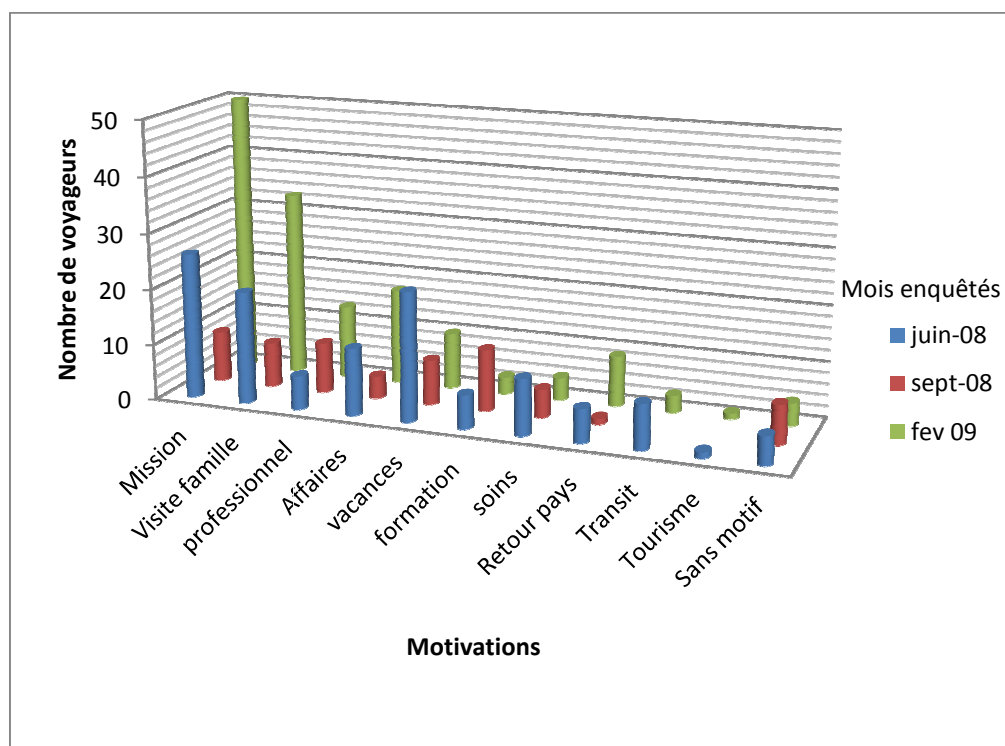


Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss

<sup>104</sup> Lors d'une mission pour le Sénégal effectuée fin mai 2011, nous avons voyagé avec *Ethiopiens Airlines*. A l'aller comme au retour, nous avons fait escale pour une nuit à Addis-Abeba et avons survolé à deux reprises le Tchad.

On observe sur les vols *Afriqiyah Airways* (tableau 22) une régularité dans les déplacements liés aux visites familiales sur les trois mois avec une légère hausse en mois de février. Il faut souligner qu'avant l'arrêt des vols de cette compagnie, les Tchadiens résidant en Europe utilisaient celle-ci pour leur déplacement entre ce continent et le Tchad. Les tarifs beaucoup plus bas que ceux d'*Air France* et le volume autorisé des bagages sont les premières raisons de ce choix. Selon les périodes, les tarifs de cette compagnie varient de 900 à 2.000 euros pour 20 kg de bagages alors qu'*Afriqiyah Airways* proposait à 700 euros pour une quarantaine de kilogramme de bagages. De toutes les manières, le poids autorisé peut être un élément déterminant dans le choix des voyageurs africains (cf. p. 158). Le reste des motivations les plus importantes, professionnelle, vacances, formation, soin, sont irrégulières et correspondent à une période précise. On observe que les vacances se situent en juin tandis que les mouvements liés à la formation sont plus importants en septembre. On note là deux motifs de déplacement qui correspondent intimement au calendrier scolaire et académique dans beaucoup de pays. Ce qui suppose que de nombreux jeunes Tchadiens étudiant en Afrique du Nord, notamment en Tunisie et en Europe utilisaient cette compagnie pour leurs déplacements.

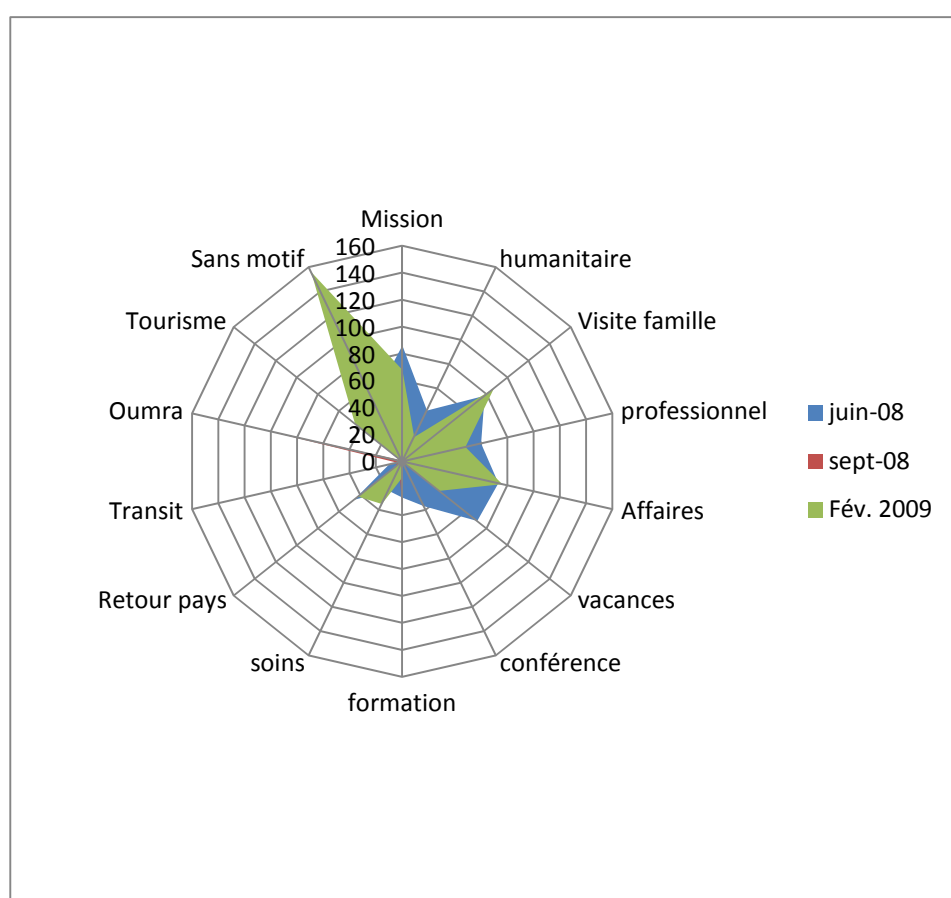
**Figure 23 : Motivations des voyageurs sur les vols *Toumaï Air Tchad***



Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss

Les vols *Toumaï Air Tchad* mettent en évidence l'importance des déplacements liés aux missions. Cela pourrait s'expliquer par les nombreuses réunions et rencontres se faisant dans le cadre des organisations sous-régionales. Puis suivent les visites familiales et les vacances. Les cadres travaillant dans les institutions sous-régionales et leur famille pourraient constituer l'essentiel de ces déplacements. Quant aux vacances, il pourraient s'agir des Tchadiens nombreux à étudier dans les institutions de formation au Cameroun. Ces données que fournissent les vols de *Toumaï air Tchad* constituent des indicateurs pertinents sur l'intensité de la mobilité sous-régionale quelle soit professionnelle, scolaire ou familiale.

**Figure 24 : Motivations des voyageurs selon le cumul des compagnies aériennes sur les trois mois**



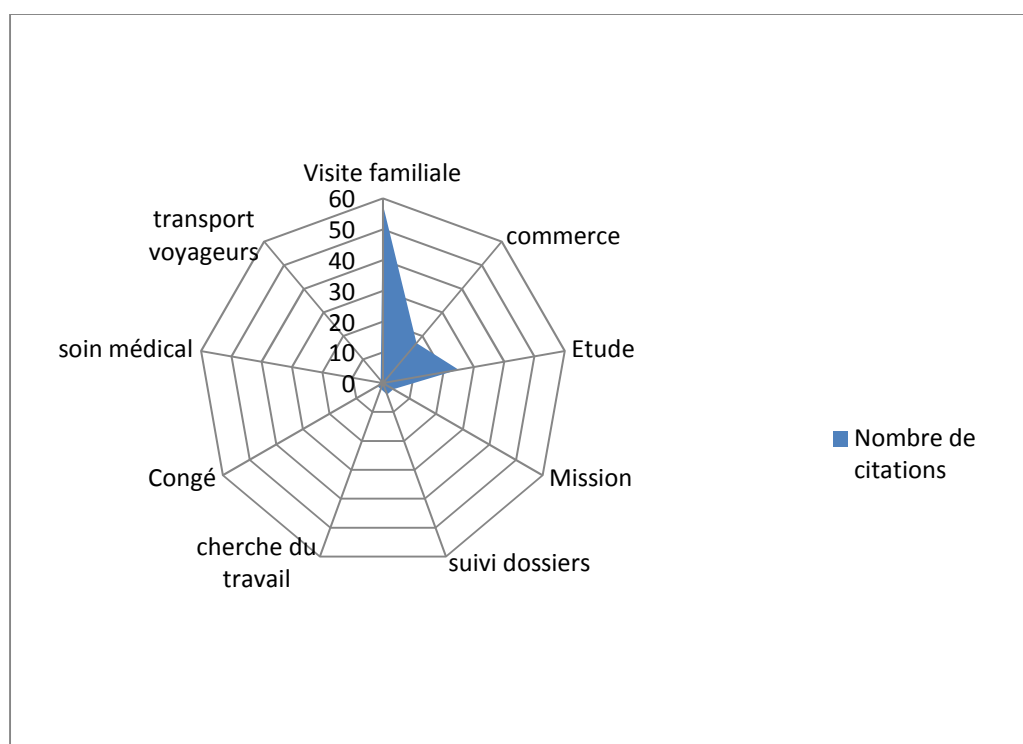
Source : Cumul des fiches des voyageurs à l'aéroport Hassan Djamouss

La figure 24 résume les différents vols desservant N'Djaména. Elle fait apparaître quatre grandes motivations des voyageurs : visites familiales, affaires, missions et vacances. Si les trois premières motivations sont constantes sur les mois retenus, les vacances se situent seulement en mois de juin. De même, le retour au pays, bien qu'il ne soit pas important sur la figure se confirme avec l'instauration de la paix. La motivation liée au tourisme se situe en

février correspondant comme cela a été dit aux vacances hivernales pendant lesquelles les touristes Européens arrivent dans la région.

L'analyse des motivations se complète par les données recueillies lors de l'enquête des voyageurs dans les gares routières de N'Djaména. Les visites familiales, le commerce et les études émergent comme les principales motivations de voyage à l'intérieur du Tchad. Les missions officielles qui apparaissent comme le motif le plus important dans le voyage aérien sont plus réduites lors de l'enquête réalisée dans les gares routières. Les cadres en mission, ont échappé à celle-ci car ils n'y passent pas à leurs départs comme à leurs arrivées. Ils utilisent à cet effet des véhicules de services. Toutefois, les tableaux 16 et 17, sur l'enregistrement des véhicules aux sorties Nord et Sud de N'Djaména, donnent une idée de l'importance des missions dans le motif du voyage. Cela apparaît également dans les tableaux 25 et 26 portant sur les arrivées dans les établissements touristiques du Cameroun.

**Figure 25 : Motifs de voyages à l'intérieur du Tchad**



Source : Enquête par questionnaire réalisée à N'djaména 2007-2008



### 3.1.2. Construire une typologie de voyage par les motivations

Avant d'aborder la question des motivations, il est important de donner une définition de celle-ci. Selon le dictionnaire Hachette, la motivation est l'ensemble des motifs qui expliquent ou justifient un acte ; dans une deuxième acception du même dictionnaire, elle est l'ensemble des facteurs conscients ou inconscients qui déterminent un acte, une conduite. La sociologie définit la motivation comme les dispositions, les raisons profondes qui orientent le comportement des individus. Dans ces différentes acceptions, retenons les points communs qui sont la pluralité des motifs, des raisons ou des facteurs et leur caractère conscient ou inconscient qui en fin de compte déterminent l'acte individuel.

Selon ces définitions, il y a plusieurs motivations qui conduisent les voyageurs de la région à se déplacer. Cependant, l'intérêt de la thèse porte sur les voyageurs se déplaçant par la voie routière parce ce qu'ils génèrent le mouvement de circulation le plus important<sup>105</sup>.

**Tableau 14: Synthèse des différentes sources relatives aux motivations du voyage**

Sources Motivations	Entrée Cameroun	Aéroport de N'Djaména	Enquête dans les gares routières
1	Santé	Visite familiale	Visite familiale
2	Tourisme	Affaires	Affaires
3	Affaires	Vacances	Etudes
4	Etudes	Mission	

*Ngar-odjilo M., 2011.*

Le recoupement sur le tableau fait apparaître que trois principales motivations, Affaires, visites familiales et études, sont à l'origine des déplacements des voyageurs dans la région. Puis secondairement viennent les motifs liés à la santé, aux missions et au tourisme. La typologie des voyageurs que la thèse propose part de cette d'analyse. Toutefois bien que cela n'apparaisse pas dans le tableau 14, cette typologie sera complétée par les déplacements saisonniers entre villes et villages et ceux qui sont forcés suite aux conflits dans la région. En effet, ces motivations permettent « d'appréhender l'importance du contexte économique, social »<sup>106</sup> et politique dans lequel évolue la région.

<sup>105</sup> Selon la stratégie du secteur de transport, 11 millions des passagers ont été transportés en 2010 par les agences de voyage interurbaines.

<sup>106</sup> NINOT O. (2003) : p. 355.

### 3.1.2.1. Les visites de la famille

Il faut ici considérer la famille dans son sens le plus large. C'est cette étendue qui fait que dans la mobilité des populations du bassin du Tchad les visites de famille semblent être la première motivation. Des raisons sociologiques et culturelles expliquent l'importance que les Africains en général et les populations de la sous-région accordent à ces visites. BOUQUET C., (1991, 56) les évoque en ces termes : « ... les impératifs sociaux conditionnent les voyages pour des raisons familiales. Pour un chef de famille, visiter le père, les oncles ou la famille de chacune des épouses occupe une bonne partie du temps de saison sèche »<sup>107</sup>. Tous les événements qui se produisent au sein de la famille nécessitent un déplacement de ses membres pour exprimer aussi bien leur lien que leur soutien à l'un des leurs. Les circonstances sont nombreuses : mariage, baptême, initiation, deuil. Ces déplacements deviennent une obligation morale à laquelle il est difficile de se soustraire. Les citadins, s'ils le peuvent, renouent périodiquement avec le village, pour les funérailles, et plus globalement les célébrations familiales (DUBRESSON A. et RAISON J-P., 2003). En effet, les liens familiaux se nourrissent de ces visites par lesquelles les individus expriment leurs sentiments de fratrie : visiter un membre de la famille a une signification particulière pour celui qui accueille. Ces visites confèrent de l'importance à l'hôte et lui donne le sentiment d'appartenance et d'intégration à une famille. Visiter la famille est un motif qui revient en permanence : pour une cérémonie, pour quémander une aide, pour visiter simplement [...] c'est un honneur d'être visité. (LOMBARD J., 2005)<sup>108</sup>. Celui qui ne se plie pas à ces obligations se verra à la longue marginaliser par le reste de la famille. NINOT<sup>109</sup> O. (2003) analyse cette mobilité en ces termes « les relations sociales s'entretiennent à des multiples occasions. Une partie d'entre elles relève de l'obligation : présence aux cérémonies, visites de courtoisie à l'occasion des fêtes religieuses pour présenter les vœux, etc. Une autre partie relève d'une démarche intéressée : il s'agit pour un villageois, d'aller solliciter l'aide matérielle ou financière d'un parent en ville ».

Ces déplacements entre dans une logique de solidarité qui fonde les sociétés africaines surtout celles dites de « lignages » ou les individus sont subordonnés à la famille, au clan (GIBEAU G. 2009)<sup>110</sup>. « La personne n'est personne qu'en communauté » souligne BERILENGAR

---

<sup>107</sup> BOUQUET C. (1991), *Insulaires et riverains du lac Tchad*, l'Harmattan, p.56-57.

<sup>108</sup> LOMBARD J., (2005!): p. 8.

<sup>109</sup> NINOT O. (2003): p. 101.

<sup>110</sup> GIBEAU G. (2009) : P.78.

A<sup>111</sup> qui l'illustre par le biais d'un proverbe : « le bébé qui n'a pas de gardien mange des vers de terre ». Ces cérémonies sont des occasions de manifester la solidarité au reste de la communauté à travers les apports financiers et matériels de chaque membre. En effet comme le souligne GIBEAU G. (2009) : « la grande loi qui semble faire fonctionner les sociétés de lignages est la loi de l'échange, avec le don et le contre-don qui soutiennent cette loi et qui en rythment le fonctionnement ». ASSANE SYLLA (1994), dans son ouvrage sur *la philosophie morale des Wolofs* présente ces rapports de solidarité en ces termes : « en milieu wolof, perdre l'estime et la confiance des ses amis d'enfance, de son groupe d'âge, c'est perdre une place qu'on ne peut trouver ailleurs, c'est pire qu'un emprisonnement. Tout wolof est sensible à la menace de se voir priver de l'estime et du commerce des autres, car il ne vit et ne s'épanouit que par le soutien de la sympathie qui l'entoure dans ses multiples relations de parenté, d'amitié et de solidarité ».

Le mariage est un événement qui mobilise la famille à travers l'organisation de deux à trois cérémonies, s'étalant parfois sur plusieurs années et qui, dans la représentation africaine, sont d'autant d'étapes nécessaires permettant de sceller l'union non seulement entre deux personnes mais entre deux familles. Les différentes cérémonies varient et se déclinent selon que l'on est musulman ou chrétien mais en milieu urbain, notamment dans une ville comme N'Djaména, la mixité sociologique a conduit à fondre quelque peu les rituels, exceptés ceux à caractère strictement religieux. Ainsi la première est celle consistant en la remise de la dot où le prétendant envoie sa famille avec des présents et de l'argent à celle de sa fiancée. En milieu musulman cette étape est aussi religieuse à travers le rituel du *fathia* consistant en l'invocation du verset du Coran scellant le mariage. Pour les communautés non musulmanes, le mariage proprement dit est célébré quelques années plus tard. La deuxième est généralement accompagnée de l'installation de la mariée dans son foyer. Il y a des cas où cette cérémonie d'installation est organisée à part. Chacune mobilise les membres de la famille, de deux côtés (époux et épouse), et ceux ne résidant pas dans la même localité que les mariés sont tenus à se déplacer. Généralement, ce sont deux à trois femmes - il peut s'agir de la mère ou de la tante, ou les deux à la fois et d'une sœur - qui effectuent ce déplacement accompagné d'un homme ou non qui représente le père d'un des conjoints. Dans cette circonstance, le père ne se déplace presque jamais.

---

<sup>111</sup> BERILENGAR A. (2009) : P. 12.

Un autre exemple illustrant ce déplacement lié à la famille est celui occasionné par la mort d'un de ses membres. En cas de décès, les membres de la famille ont une obligation morale de se déplacer pour assister aux funérailles. A ce niveau, aussi, il y a au moins deux cérémonies qui sont organisées selon les ethnies et les confessions. La première se situant au moment du décès, la seconde quarante jours (*le sadakha*) ou une année après et la troisième cérémonie un ou deux ans encore pour ce qu'on appelle « la construction de la tombe ». Ce sont les membres de la famille les plus responsables, c'est-à-dire adultes qui se déplacent qu'ils soient hommes ou femmes, quelle que soit la distance et quelle que soit la saison pour les funérailles. Par contre, il est rare d'organiser les cérémonies de mariage en saison des pluies à cause des difficultés de voyage (annexe 4). Ainsi dans une famille, et dans une année, il peut avoir plusieurs voyages, occasionnés seulement par ces différents événements.

Les voyages circonstanciels liés au mariage et aux funérailles sont en fait codifiés selon l'importance accordée à l'un ou l'autre et la représentation des différentes sociétés. Le mariage mobilise plus les femmes que les hommes. Alors que les cas de décès sont perçus comme une tragédie. La mort a une représentation liée souvent à une agression ou une attaque de l'individu réelle ou mystique provenant d'une autre personne. Cela nécessite le plus souvent des rites expiatoires par rapport à l'acte en soi ou de vengeance entraînant une réaction violente. C'est donc cette représentation d'une violence émaillant un décès qui explique que de telles circonstances sont toujours l'affaire des hommes.

Mais en dehors, de ces événements, les visites entre les familles s'effectuent régulièrement: des villages vers les villes après les travaux champêtres (de janvier à fin avril) ou bien encore entre des villes et quelquefois des villes vers les villages. Cette mobilité campagne-ville et vice versa que DUBRESSON et RAISON qualifient de « *géographie du va-et-vient* » participe d'une logique de redistribution des richesses entre les parents ayant réussi, par exemple les cadres dans le public et le privé, les commerçants qui résident en ville et la famille restée au village plus nécessiteuse. Il s'agit là des « démarches intéressées ». En effet, ceux qui viennent du village, espèrent recevoir des leurs, habitant en ville, une assistance en réponse à des demandes variées correspondant à des besoins précis : argent pour la dot, achat d'une bicyclette ou des bœufs d'attelage ou encore une charrette pour les hommes, construction d'une maison en tôle, etc. ; des pagnes, des ustensiles de cuisines pour les femmes. Cela participe bien sûr des règles de solidarité du citadin à l'égard des parents du village, mais pour ces derniers, celle-ci exprime l'étendue de la famille et la manifestation de

sa réussite à travers l'un des siens. Au-delà de sa fonction productive évidente, ce qui est acquis en ville, matériel ou argent, l'étalage qu'on en fait et la considération accordée au donateur découlent de cette représentation.

La même représentation explique les voyages réguliers de certains cadres résidents en ville vers leur village mais avec comme but principal de garder des liens avec le reste de la famille; cela supposent apporter des cadeaux – nous en donnerons les représentations et la signification dans le prochain chapitre- à ceux restés au village mais aussi s'investir dans des projets de développement socio-économique : apporter sa contribution au financement d'un puits, d'une école, d'un dispensaire, etc. Ce retour des « élites »<sup>112</sup> vers leur village est consécutif au processus politique de démocratisation et de décentralisation des pays africains en général et du Tchad et du Cameroun en particulier. Les élites espèrent engranger à travers ce retour, et des actions qui s'ensuivent, des bénéfices politiques. Selon DUBRESSON A. et RAISON J-P. (2003), « le lien avec le village est comme un signe de la réussite en ville et les plus présents sont les plus aisés [.....] Au Kenya comme en Côte-d'Ivoire et au Cameroun, la réussite en ville doit se manifester par la construction d'une maison au village, à l'établissement d'une plantation et, pour les plus aisés par l'évergétisme, la construction d'écoles, de mosquées, d'adduction d'eau, le couronnement pouvant être, comme en pays Bamiléké, l'accès à la chefferie traditionnelle ». Cette analyse est valable pour le Tchad dont les conditions socio-économiques évoluent plutôt bien avec l'avènement du pétrole.

Enfin l'insécurité qui règne dans une partie du Tchad notamment à l'Est, l'enclavement, l'isolement et l'éloignement de certaines régions, le manque d'infrastructures sociales nécessaires comme une école et un hôpital obligeant beaucoup de fonctionnaires et militaires, affectés dans les régions Nord et Est du Tchad, à laisser leur famille à N'Djaména à l'instar de « ...cet instituteur à mille kilomètres de chez lui qui vivait sans sa famille... »<sup>113</sup> dans son poste d'affectation. En plus de ces raisons objectives, il y en a d'autres plus subjectives liées à une représentation que les fonctionnaires, en majorité sudistes, ont de cette région perçue comme un « enfer » (BEGIN FAVRE J. (2008)<sup>114</sup>. Ceux-ci effectuent des va-et-vient périodiques pour visiter leur famille mais aussi pour oublier une tension psychologique mêlée de crainte et de frustration qui les habitent pendant leur séjour dans le lieu d'affectation. C'est

---

<sup>112</sup> KHAYAR I-H., (1984), *Tchad. Regards sur les élites ouaddaiennes*, Paris, CNRS, 231 p.

<sup>113</sup> BEGIN FAVRE J., (2008) : p. 355.

<sup>114</sup> BEGIN FAVRE J., (2008) : p.354.

donc pendant la période de vacances (juillet-octobre) que certains, les enseignants en majorité se déplacent. C'est ce qui ressort à travers l'enquête réalisée dans les gares routières. Pour ces genres de déplacements, les concernés doivent obtenir l'autorisation<sup>115</sup> de leurs supérieurs hiérarchiques. Mais dans tous les cas, la particularité de ces voyageurs est de rentrer avec beaucoup de cadeaux pour leur famille car les fonctionnaires profitent de « *la réactivation des axes terrestres transsahariens* »<sup>116</sup> pour s'approvisionner en produits manufacturés vendus dans les marchés des villes situés à l'Est du pays (Kalaït Biltine, Abéché, etc.).

Les visites de la famille sont donc d'une très grande importance dans le voyage au niveau du bassin du Tchad comme le montre l'enquête réalisée à la frontière Tchad-Cameroun à Kousséri ; 30 à 45 % des motifs de voyage sont représentés par les visites de familles. Toutefois, comme le reconnaît NINOT O., (2003), dans son étude sur le Sénégal, il est « quasiment impossible de mesurer la mobilité des populations » à l'intérieur du Tchad et au Nord Cameroun dont la motivation est celle de la visite de famille laquelle peut intégrer des motifs liés aux soins.

#### 3.1.2.2. Voyager pour se soigner : médecine moderne et soin traditionnel ou l'échange de solidarité entre « citadins » et « ruraux »

Le voyage pour le motif de santé fait apparaître non seulement la faiblesse d'infrastructures de soins accompagnée de celle du personnel soignant (infirmier, sage-femme, médecin et surtout des spécialistes), mais aussi la pauvreté de beaucoup de ménages induisant le fait que les personnes malades sont obligées de quitter leur domicile, village ou ville ou encore leur pays pour aller se faire soigner ailleurs. Une étude réalisée par l'Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED) sur le profil de la pauvreté au Tchad indique que la population tchadienne vivant en dessous de la pauvreté<sup>117</sup> représente 55% de la population totale. Il apparaît également que « la proportion des médecins visités lors des consultations est relativement faible en raison principalement de la faible couverture de cette catégorie du personnel médical » et que 47,1 % des malades n'ont pas été en consultation en raison du manque d'argent.

---

<sup>115</sup> Cette autorisation n'est pas facile à obtenir car certains fonctionnaires en profitent pour ne pas retourner à leur poste d'affectation d'où une certaine réticence de leurs supérieurs hiérarchiques.

<sup>116</sup> BENNAFLA K., (2000) : p.77.

<sup>117</sup> Le seuil de la pauvreté est de 144.570 FCFA soit environ 220 euros par an.

La solidarité familiale remplace l'absence d'une couverture sociale ou encore d'une assurance maladie d'où de fréquents déplacements des ruraux vers les centres urbains pour de motifs sanitaires. Souvent derrière les visites familiales se cache aussi un motif sanitaire. Il est fréquent d'entendre dire qu'un « tel est venu pour qu'un membre de sa famille le soigne ». Dans la représentation commune, ce n'est pas le médecin qui soigne car celui-ci est rejeté dans un certain anonymat. Il n'est que le moyen utilisé pour soigner le malade ! La reconnaissance revient au parent ayant pris les charges des soins. La ville suppose de meilleures structures de soin et un personnel soignant relativement plus nombreux et plus spécialisé mais elle est le lieu où vit un membre nanti de la famille à même de prendre financièrement en charge les soins. Cette représentation s'explique par une posture d'éloignement que les gens ont vis-à-vis de la médecine moderne et de la figure du « docteur » souvent perçu comme un « étranger ». Le malade venu du village accomplit en effet un double voyage : d'abord vers la ville puis vers l'hôpital et le « docteur ». Dans ce double voyage, le frère ou le cousin a servi non seulement d'hôte mais aussi de médiateur.

Le voyage pour motif sanitaire se fait parfois dans le sens inverse. Dans les représentations africaines, toute maladie a une origine mystique d'où l'intérêt d'aller consulter un guérisseur ou un marabout. Ce faisant, ce voyage inverse se veut à la fois physique et psychologique. Se rendre d'abord au village et puis accepter le soin traditionnel, le « guérisseur-féticheur ». En effet, le cadre africain se trouve, du fait de son éducation et d'un mode de vie à l'occidental, tiraillé entre deux cultures. A travers le soin traditionnel, Il accomplit alors un nouveau voyage où il est en perpétuel conflit avec lui-même : (re)découvrir et suivre les rituels de traitement, distinguer poudres, infusions et racines. La famille du village devient à son tour le médiateur, lui permettant de se rapprocher de ses racines.

Le voyage pour les soins bien qu'il traduise cette confrontation tradition-modernité aboutit souvent au choix de la modernité lequel est à l'origine des voyages au-delà de la frontière du Tchad. Le Cameroun est l'une des destinations de ce déplacement aux motivations liées aux soins médicaux. Faute de statistiques, il est très difficile d'en mesurer l'ampleur. Cependant, les enregistrements effectués au niveau du poste frontière de Kousséri font apparaître l'importance du motif santé (figure 18). Par rapport au territoire camerounais, il s'est établi une certaine hiérarchie spatio-temporelle. Les déplacements s'effectuent dans un espace

proche (Kousseri, Maltam<sup>118</sup> et Maroua), ne prenant qu'une journée ou tout au plus une semaine, ou lointain (Yaoundé et Douala) qui peut durer un mois.

Comment le système fonctionne-t-il pour les Tchadiens qui se rendent au Cameroun pour les soins? Ils utilisent les dispositifs relatifs à l'évacuation sanitaire mis en place par l'Etat ou les entreprises, mais aussi procèdent par l'autofinancement avec une implication plus ou moins forte du réseau familial vivant au Cameroun. A Yaoundé, par exemple, les Tchadiens qui arrivent utilisent les réseaux familiaux pour s'héberger et s'informer sur les services hospitaliers existant qui pourraient être l'hôpital public ou les cliniques privées. Une clinique, connue sous le nom de *Fouda*, dirigée par un médecin Tchadien installé au Cameroun depuis les années 1980, est le lieu de ralliement de presque la majorité des Tchadiens qui arrivent à Yaoundé. Tous passent par le Docteur Néhémie qui les accueille, fait la première consultation et les oriente vers différents cabinets d'analyses médicales ou vers différents spécialistes selon les cas. Le choix de cette clinique n'est pas fortuit, la présence du médecin atténue l'étrangeté, il est le médiateur utile pour affronter l'altérité qui, bien qu'africaine, est culturellement différente. Si cette mobilité de santé est provoquée par la faiblesse des structures sanitaires dans les lieux de résidence des malades, les mêmes raisons conduisent en partie les jeunes scolarisés à quitter leur famille pour aller se former ailleurs.

### 3.1.2.3. Voyager pour des raisons d'étude ou la crise du système éducatif

La similitude est grande avec le voyage sanitaire car les causes sont les mêmes. Le manque et l'inégale répartition d'infrastructures scolaires, l'insuffisance quantitative et qualitative d'enseignants, conduisent les jeunes scolarisés à migrer pour avoir accès à une meilleure scolarité. Cette migration scolaire est ancienne et se présente sous cette forme « pour les grandes classes, l'enfant est confié au chef de région [...] Il va à l'internat et y reçoit une éducation. A la fin de l'année scolaire, le chef de région doit le déposer au campement de son père »<sup>119</sup>. Cette migration est donc obligatoire pour ceux des parents qui désirent que leurs enfants soient scolarisés et cela est général à l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. (DUBRESSON A., ANTOINE P-H. et MANOU-SAVINA A., 1987) le soulignent à juste titre en ces termes : « on observe, en effet, des nombreux mouvements liés aux trajets scolaires (et en particulier à l'accession au premier cycle du secondaire) mais aussi à l'immédiate sortie du système scolaire (ou bien encore, les échecs scolaires sont à l'origine du

---

<sup>118</sup> Localité camerounaise située à quelques dizaines de km de Kousseri sur la route de Maroua.

<sup>119</sup> KHAYAR OUMAR D., (2009): p.11.



mouvement car un échec scolaire dans un établissement conduit l'élève à tenter une nouvelle année scolaire dans un autre établissement localisé dans une ville différente »<sup>120</sup>. De nos jours, faute « d'internat », structures non prioritaires pour les Etats, c'est bien souvent, le tuteur qui se retrouve avec deux, trois voire quatre de ces jeunes neveux ou cousins qu'il est obligé d'héberger. Venir s'installer en ville offre plus de chance de réussite scolaire pour ces jeunes mais aussi pour leurs parents restés au village. En ville, le calendrier scolaire est plus ou moins respecté ce qui suppose que le programme scolaire est en partie exécuté s'il n'y a pas de grève des enseignants réclamant l'amélioration de leur condition de vie et de travail. Ce qui n'est généralement pas le cas, dans les petites localités, notamment les villages reculés où l'instituteur n'arrive parfois à son poste qu'en janvier et termine l'année scolaire plutôt que prévu car les enfants retournent avec leurs parents pour les débuts des travaux champêtres. Des études effectuées dans le Fitri, dans le cadre d'un projet de recherche *Corus* portant sur les écosystèmes lacustres au Tchad, ont permis d'observer ces retards. A Yao, actuel chef-lieu du département du Batha-Ouest, par exemple, la ville, en raison de fréquentes crues des eaux du lac, se vide dès le mois de juillet de sa population qui ne revient qu'au moment de la décrue se situant parfois autour de décembre. Les écoles ne rouvrent les portes qu'en janvier avec le retour à la fois des enfants et des instituteurs. Si l'année scolaire dure généralement neuf mois, dans cette localité elle n'excède pas quatre. Le cas du Fitri n'est pas isolé car « des nombreux enseignants...ne rejoignent pas le poste où ils sont affectés, ou le quittent après peu de temps... »<sup>121</sup>. Par conséquent pour donner plus de chances à leurs enfants, certains parents acceptent de laisser partir leur progéniture. Cela occasionne bien souvent des déplacements, plus ou moins réguliers, à pied, vélo ou véhicule, de ces jeunes scolarisés entre leur village et la ville où ils étudient.

Au niveau supérieur, il y a dix ans encore,, toutes les institutions de formation supérieure et professionnelle étaient concentrées sur N'Djaména : l'université, l'ENAM, l'Ecole de santé, l'ENTP, etc. cela obligeaient les jeunes à se rendre dans cette ville pour suivre leurs études. Mais depuis quelques années, un effort a été fait par les pouvoirs publics en dotant les grandes villes des structures universitaires<sup>122</sup>. De nombreux déplacements s'effectuent désormais entre ces villes et les domiciles des parents. Abéché, Ati, Mongo et Moundou sont les principales bénéficiaires de l'afflux des jeunes bacheliers, ceux qui ne peuvent aller à

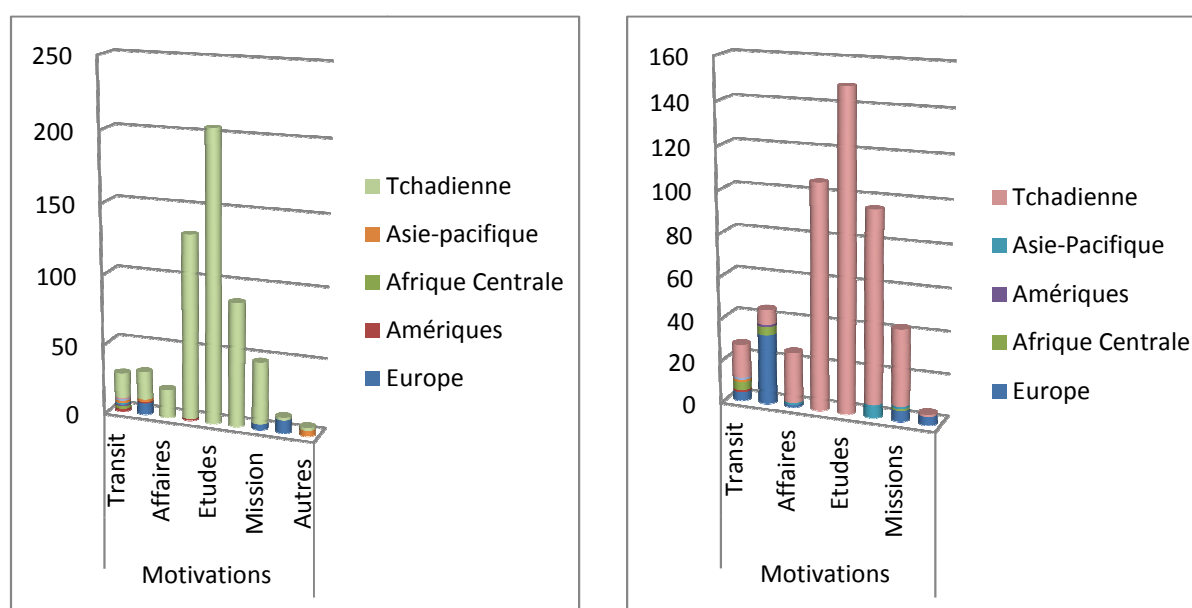
<sup>120</sup> DUBRESSON A., (1989): p. 113.

<sup>121</sup> BEGIN FAVRE J., (2008) : p.354.

<sup>122</sup> Le nombre d'universités et d'instituts supérieurs de formation a augmenté. Le Tchad possède actuellement six universités et une dizaine d'instituts publics. La plupart des grandes agglomérations du pays sont dotées de ces institutions de formation.

l'étranger. En effet beaucoup d'autres jeunes quittent le Tchad vers d'autres pays à cause des « années académiques, blanches, élastiques, diluées, etc. »<sup>123</sup> dues aux grèves des étudiants ou des enseignants réclamant leur bourse pour les premiers ou leurs primes de recherche pour les seconds. Le cas le plus symptomatique est celui de l'université de Ngaoundéré au Cameroun qui accueille plus de trois mille étudiants tchadiens. Les informations recueillies auprès des agences de voyages à N'Djaména et à Maroua, s'accordent sur la périodicité des mouvements engendrés par ces jeunes au début de la rentrée située entre septembre-octobre et à la fin de l'année scolaire en juin-juillet comme le montrent les figures 26 et 27.

**Figure 26: Motivations de voyage en septembre 2007**    **Figure 27 : Motivations du voyage en octobre 2007**



Source : Source : Enquête du Ministère du Tourisme du Cameroun

Un autre phénomène lié à la scolarité des jeunes se développe, de plus en plus, en période d'examens en juin et concentré dans le temps : le déplacement pour le baccalauréat. Des jeunes ayant plusieurs fois ratés cet examen voyagent en cette période dans les villes secondaires pour pouvoir passer le baccalauréat<sup>124</sup>. Il semble qu'ils ont plus de chance à être admis là ! Cette situation fait apparaître une perversion du système éducatif et cela à tous les niveaux de l'élémentaire au supérieur. Les examens et concours sont au centre d'un grand enjeu lié aux tensions et compétitions ethnico-régionales caractérisant le pays et qui

<sup>123</sup> Les différentes expressions révèlent le malaise du système scolaire et universitaire au Tchad. «Une année blanche» signifie une année non validée par les examens de fin d'année ; « une année élastique » se caractérise par un allongement anormal de l'année académique c'est-à-dire entre douze à vingt mois mais sanctionnée par un examen ; « une année diluée » ce sont deux années académiques en une.

<sup>124</sup> Cette pratique risque de disparaître avec le début de l'inscription biométrique des candidats au baccalauréat. Ce système n'autorise au candidat recalé qu'une seconde inscription cet examen.

s'expriment par la volonté de chaque entité d'avoir le plus des diplômés. Par conséquent, les autorités régionales veillent au grain en faisant pression sur les enseignants, les responsables des centres d'examen pour qu'ils favorisent les candidats : fuite des sujets lesquels sont traités en dehors des salles et remis aux candidats, trafic des notes et des procès-verbaux, le système de quota et de géopolitique etc. Tout un système, dénoncé régulièrement par la presse locale, est mis en place pour favoriser les candidats d'une région. Cette faille du système scolaire est donc utilisée par les candidats aux concours et examens mus eux-mêmes par une culture de la facilité. Les centres qui sont situés plus au nord de N'Djaména – le phénomène se généralise dans tout le pays - attirent particulièrement ce genre de candidats qui effectuent le voyage juste le temps de la composition et retournent à leur domicile habituel attendre le résultat. Le même candidat peut revenir une seconde fois pour composer la deuxième session<sup>125</sup> si c'est le baccalauréat. Si l'ampleur de ce déplacement lié à cet examen n'est pas bien connue à l'intérieur du pays, celui des jeunes Camerounais en direction du Tchad l'est. Ils sont autour de 10.000 chaque année qui passent le baccalauréat dans les différents centres d'examen, situés à la frontière avec le Cameroun, avec une grande place pour les centres de N'Djaména. C'est un afflux se situant sur une semaine tout au plus- comprenant le voyage aller-retour et 3 à 4 journées de composition- et qui mobilisent les agences de voyages du Cameroun à partir de la gare de Ngaoundéré. Un journaliste camerounais décrit le phénomène en ces termes :

« Juin 2005. Au milieu des bousculades et des cris, des centaines de Camerounais se précipitaient dans un indescriptible tohu-bohu, vers les wagons de la société de transport ferroviaire à la gare de Yaoundé. Dans la nuit noire, le train devait s'ébranler vers Ngaoundéré, plus qu'une destination, une étape vers le territoire tchadien, un peu plus au Nord. Rarement ces gares situées le long de l'itinéraire du *transcamerounais* avaient connu pareille affluence. [...] Le phénomène, non circonscrit au Tchad, n'est certes pas, à ce qu'il semble, radicalement nouveau. Mais il est probable qu'il se soit forgé une singularité certaine en 2005, en raison des statistiques implacables : selon des sources croisées, le baccalauréat tchadien a attiré, en 2005, quelques 7.000 candidats camerounais sur un total de 7.614 étrangers inscrits. »<sup>126</sup>.

<sup>125</sup> Cette seconde session du baccalauréat a été supprimée il y'a 2 ans.

<sup>126</sup> Zinga Valentin Siméon [http://www.fpaie.net/IMG/pdf/enjeux\\_N°\\_27\\_.pdf](http://www.fpaie.net/IMG/pdf/enjeux_N°_27_.pdf).

**Tableau 15 : Le déplacement pour le baccalauréat**

<p><b>BACHELIERS SANS FRONTIÈRES</b></p> <p>C'EST UNE MIGRATION D'UN NOUVEAU GENRE. Chaque année, des milliers de Camerounais se rendent au Tchad pour y passer le baccalauréat. Le diplôme tchadien a la réputation d'être plus facile à obtenir et il bénéficie de la reconnaissance internationale du Conseil africain et malgache pour l'enseignement supérieur (Cames). Un moyen aussi pour les lycéens camerounais d'accéder au bac sans « le probatoire », sorte de bac avant l'heure spécifique au système éducatif camerounais, très redouté des élèves, et qui a</p>	<p>lieu en fin de classe de première. Estimé à 1 800 en 2003, le nombre de « bacheliers migrants » dépasse à présent les 5 000 candidats. Face à l'ampleur croissante du phénomène, N'Djamena s'organise : le « probatoire » est maintenant exigé pour les candidats camerounais et, depuis l'année dernière, ceux-ci doivent se soumettre à une identification biométrique. Une première en Afrique subsaharienne, qui doit permettre de limiter et de contrôler cette migration. ●</p> <p style="text-align: right;">C.P.</p>
--	---

Source : *Jeune Afrique*, n° 2638, août 2011

Au-delà de son aspect anecdotique, cet afflux des jeunes camerounais vers le Tchad fait apparaître selon ZINGA V-S. « trois indicateurs pertinents : la sacralisation d'une culture de la facilité, la déconsidération croissante d'un système éducatif en mal de mutations idoines, une modalité de recomposition des sites de pouvoir dans la sous-région d'Afrique centrale où s'opère un brassage des savoirs entre deux pays... »<sup>127</sup>. L'enquête menée auprès de l'Office Tchadien de Baccalauréat ne nous a pas permis de connaître le chiffre exact de ces jeunes. Les responsables de l'Office affirment en effet, que ces candidats camerounais au baccalauréat se présentent comme officiellement inscrits par les lycées tchadiens. Le système consiste pour les parents ou bien pour les intermédiaires à faire une double inscription de l'élève dans des établissements : une première dans un établissement au Cameroun et une seconde dans un autre au Tchad. L'élève fréquente dans un établissement dans son pays et suit des cours spéciaux et parallèles axés sur le programme tchadien organisés par certaines structures informelles ouvertes, à cet effet, au Cameroun. Les lycées ayant reçu les inscriptions des Camerounais présentent alors à l'Office du Baccalauréat une liste officielle des candidats que ce dernier autorise à composer. En fait ce système est à l'origine d'une importante transaction financière qui corrompt toute l'organisation du baccalauréat tchadien.

Par ailleurs, les jeunes bacheliers sont contraints d'effectuer le déplacement de N'Djaména pour pouvoir retirer à la fois leur attestation de réussite au bac et leur relevé de notes. Deux documents exigés pour s'inscrire à l'une des universités que dispose le pays ou se présenter aux concours organisés par les instituts universitaires. Cette exigence suppose que chaque année, le nombre de jeunes qui effectuent le déplacement de N'Djaména corresponde, approximativement, à celui des candidats ayant composé dans les centres de provinces et

<sup>127</sup> [http://www.fpaie.net/IMG/pdf/enjeux\\_No\\_27\\_.pdf](http://www.fpaie.net/IMG/pdf/enjeux_No_27_.pdf).

admis à cet examen. Ce déplacement est important les deux premiers mois suivant la proclamation des résultats du baccalauréat. S'il est vrai que certains envoient une procuration aux leurs pour le retrait de ces documents et ne se déplacent pas dans l'immédiat, ceux-ci finissent par se rendre à N'Djaména pour avoir plus de chance de continuer les études. Cela met en effet en exergue la centralisation du système éducatif car en dépit de l'ouverture des nouvelles universités en provinces, seule celle de N'Djaména est chargée, à travers son Office de baccalauréat et depuis 2008 de l'Office National des Concours et Examens du Supérieur, de traiter tous les dossiers des candidats, d'organiser le baccalauréat, de proclamer les résultats et de délivrer les attestations de réussite.

#### 3.1.2.4. Les voyages liés au commerce

Les déplacements liés aux activités commerciales se déroulent sur deux échelles territoriales : ceux qui se font uniquement à l'intérieur des territoires respectifs du Tchad et du Cameroun et ceux qui franchissent les frontières. Ces déplacements commerciaux font apparaître la multiplicité des réseaux d'approvisionnement ainsi que les relations entretenues avec les pays à travers lesquelles passent les marchandises en direction du Tchad. Ils font apparaître, au niveau extérieur, une certaine dépendance du Tchad dans ses approvisionnements en produits manufacturés vis-à-vis des pays voisins notamment le Cameroun et le Nigéria. Ils montrent, au niveau intérieur, le rôle structurant des marchés hebdomadaires aussi bien dans l'approvisionnement des centres urbains que dans les échanges permettant aux populations rurales et aussi celles des villes secondaires d'accéder au numéraire et d'intégrer le réseau économique national et sous-régional. MAGRIN G., 2001 ; NINOT O., LESSOURD M. et LOMBARD J. (2001) ont étudié l'importance de ces marchés. Leur présence en fait aussi une étape ou encore une destination du voyage. L'approvisionnement des centres urbains en produits alimentaires locaux se fait par l'intermédiaire d'une catégorie de « commerçants » disposant de réseaux de collecte disséminés dans les campagnes leur permettant, au moins une fois par semaine, d'approvisionner les centres urbains. Cette mobilité commerciale met en évidence des nombreux acteurs notamment les *mosso*.

L'appellation *mosso* littéralement « tombé » donnée à ces commerçants traduit la faiblesse du capital investi dans ce genre de commerce et le caractère aléatoire de leurs activités. Un commerce d'« opportunité » qui est lié parfois à un seul produit, lui-même saisonnier. Celui qui exerce cette activité peut du jour au lendemain se retrouver en faillite. En raison d'une marge bénéficiaire minime mais également des charges familiales importantes, leur stratégie

consiste à « faire tourner » aussi vite que possible le capital financier, afin de ne pas le dilapider, ce qui suppose des déplacements fréquents dans les marchés hebdomadaires. Le capital est ainsi au fur et à mesure réinvesti dans l'achat de nouveaux stocks et la faible marge bénéficiaire sert à l'entretien de la famille.

La variabilité de la durée de leur déplacement est fonction de la nature du produit recherché. Durée d'une nuit lorsqu'il s'agit d'un produit frais qui est acheté le lendemain dans la matinée avec retour en fin de journée. Mais lorsqu'il s'agit de produits non frais, des céréales par exemple, le *mosso* effectue pour un seul déplacement successivement deux à trois marchés hebdomadaires avant de rentrer à son domicile. Certains revendent leurs produits en gros d'autres le font en détail. DUBRESSON A. et RAISON J-P. (2003) ont perçu le phénomène et l'ont partiellement analysé. Ils soulignent le rôle structurant de ces commerçants, qu'ils qualifient, d'ailleurs, de « gens du voyage ». Les enquêtes auprès des chefs d'agences confirment cette mobilité des commerçants constituant d'ailleurs leur principale clientèle (page 66). D'où les remises qu'ils leur accordent sur leur transport. Le terme *mosso* désigne, par ailleurs, cette forme de mobilité ; ce qui lui confère un double sens : l'activité en soi-même qui se veut mobile et le caractère aléatoire de celle-ci. Il dit généralement « je vais au *mosso* », lorsqu'il se déplace.

Le déplacement lié au commerce établit en fait une certaine hiérarchie géographique entre les différentes agglomérations du pays à travers la mise en place d'un réseau commercial facilitant l'écoulement des marchandises. Il y a des commerçants qui s'approvisionnent auprès des grossistes à N'Djaména lorsqu'il s'agit des produits manufacturés, puis à leur retour dans leurs localités respectives, fournissent ceux venus des campagnes. Dans ce commerce, le CER occupe une place centrale en tant que vaste dépôt de marchandises et relais entre le Nigeria et le reste des villes du Tchad où exercent une série d'intermédiaires allant du courtier de fret aux commissionnaires<sup>128</sup>. Les commerçants des provinces, après s'être approvisionnés en marchandises, utilisent les services des courtiers de fret pour négocier le véhicule devant transporter les marchandises. Les commissionnaires quant à eux sont chargés de leur convoyer jusqu'à la destination.

Les relations commerciales entre le Tchad et le Nigeria datent de la période précoloniale à travers la présence régulière des commerçants Haoussa sur le sol tchadien. Celles-ci se sont

---

<sup>128</sup> Le terme découle du mot commission dans les sens de marchandises confiées à un tiers.

poursuivies pendant la période coloniale (ARDITI C., 2003). Ce commerce au delà des frontières a deux formes : celle d'un certain « troc » à travers lequel les commerçants vendent du bétail sur pied au Nigeria et ramènent des marchandises au Tchad ; la seconde plus classique mobilise des commerçants Tchadiens ou Camerounais du Nord qui se déplacent dans ce pays pour s'approvisionner. La stratégie consiste, pour ce type de commerce, en un déplacement en groupe au Nigeria et en la location d'un véhicule à fort tonnage devant charger les marchandises. La faiblesse de la surface financière des commerçants de conduire individuellement une telle opération les oblige à mutualiser leurs moyens financiers dans ce transport et à réduire les charges liées à l'existence de nombreuses barrières policières et douanières installées le long des axes de commerce.

Des voyages pour affaires sont également effectués vers le Cameroun. Il ne s'agit pas de grosses affaires, si l'on compare avec le volume de marchandises en provenance du Nigeria. Il s'agit en grande partie, du commerce d'habillement qui implique hommes et femmes. Ceux-ci traversent tout le Cameroun du Nord au Sud pour se rendre à Douala et s'approvisionner en marchandises. Le volume étant moins important, ils transportent eux même dans des sacs de voyage leur marchandise jusqu'à destination (N'Djaména et les villes du Sud). Si le colis est important, ils utilisent les agences de voyages qui disposent de services spéciaux pour le transport des colis. Ceux-ci sont transportés jusqu'à Kousseri, à l'entrée de N'Djaména ou à Figuil<sup>129</sup> et à Touboro<sup>130</sup>, si les colis sont destinés au Sud du Tchad. Ce voyage d'affaires vers le Cameroun représente le troisième motif de voyage dans ce pays pour les Tchadiens. En effet, selon les enregistrements effectués par le poste police de Kousseri, sur les 5188 Tchadiens ayant traversé la frontière en 2007, 594 l'ont fait pour motif affaire, soit 11,44%.

D'une manière générale, les déplacements liés au commerce, ont des fréquences très différentes d'une catégorie de commerçants à une autre. Cela dépend de leur capital. Le *mosso* se déplace plus régulièrement avec des fréquences hebdomadaires afin de faire tourner plus rapidement son capital alors que ceux qui s'approvisionnent au Nigeria le font de manière épisodique pour renouveler leurs stocks ou répondre à une importante commande de l'administration. Les commerçants qui s'approvisionnent au Cameroun le font de manière conjoncturelle liée à la fois aux événements festifs (principalement les fêtes de Noël et de fin de jeûne) ou à l'apparition de certaines tendances vestimentaires.

---

<sup>129</sup> Localité camerounaise située à une vingtaine de km de Léré.

<sup>130</sup> Localité camerounaise à la frontière sud du Tchad sur l'axe Moundou-Nagoundéré.

### 3.1.2.5. L'exode entre migration définitive et retour aux villages

Le phénomène de migration saisonnière est observé dans le Nord Cameroun qui jouit du même climat que le Tchad. Selon le chef d'agence *Danay Express*, l'approche de la saison de pluie est la période où le trafic devient plus dense. Il explique cela par le retour des travailleurs saisonniers vers leur région d'origine. IYFBI-MANDJEK O. (1993) rend compte de cette mobilité saisonnière des *Mafas* populations vivant dans le Nord Cameroun :

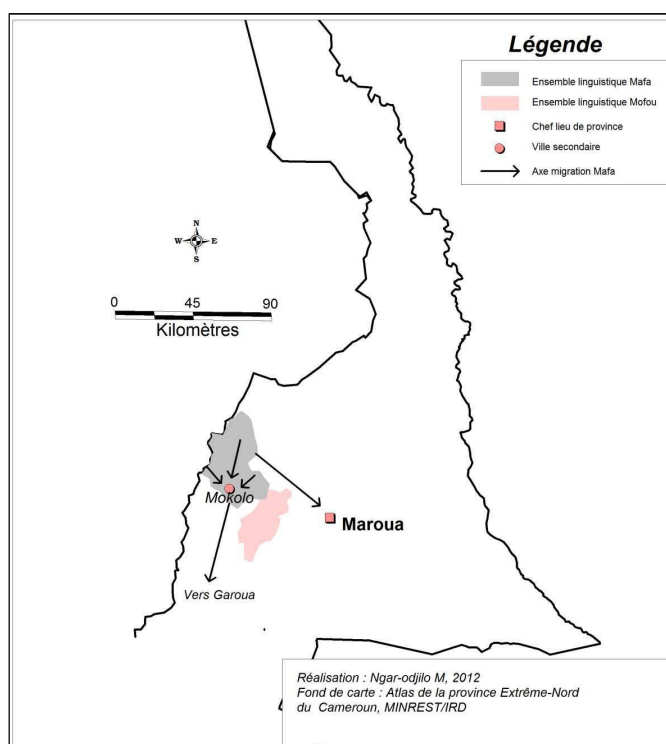
« Les populations ont également mis au point des stratégies qui permettent d'accéder au numéraire tout en restant dans la montagne. Elles sont de deux ordres, selon qu'elles concernent des personnes âgées de plus de 35 ans ou des adolescents et jeunes adultes. [.....] Dans le second cas, les stratégies tournent autour des migrations saisonnières et interviennent, en grande partie, dans les vides du calendrier agricole. Elles consistent à aller dans les campagnes et villes de la région, des environs immédiats ou des pays voisins, vendre sa force de travail [...] Leur durée est variable. Elle va de quelques semaines à quatre à six mois, ou plus ».

Les enquêtes effectuées au niveau du CER à N'Djaména et aux agences *Touristiques Express* et *Danay Express* à Maroua confirment les propos ci-dessus cités. C'est une migration saisonnière d'une main d'œuvre généralement non qualifiée et qui, libérée de ses obligations champêtres en saison sèche, affluent vers les centres urbains offrir sa force de travail. Ce mouvement « pendulaire » car se faisant sur l'année, répond à des besoins précis ressentis à la fois par les villes et les campagnes. La complémentarité ville-campagne ne repose pas seulement sur l'échange produit-numéraire mais aussi sur la force de travail et l'argent. En effet, certains travaux manuels, rebutant la population citadine, notamment les jeunes scolarisés de plus en plus nombreux et rêvant d'activités plus valorisantes, sont investis par les migrants ruraux qui y trouvent des opportunités pour gagner de l'argent. Les activités consistant à une quasi-spécialisation comme porteurs d'eau, puisatiers, lavandiers ou encore ouverte comme le petit commerce, manœuvres, domestiques, etc. répondent à la défaillance ou à l'absence de service public notamment dans l'accès à l'eau potable en ce qui concerne les porteurs d'eau et les puisatiers. Cette spécialisation est présentée par IYFBI-MANDJEK O. en ces termes pour ce qui concerne le Cameroun :



« Les *Mafas* sollicitent de plus en plus le marché de l'emploi des centres urbains. Celui-ci se diversifie avec l'évolution démographique, les changements de niveau de vie et, surtout, les facilités de déplacement qu'offre l'amélioration du réseau de transport. Ces migrations sont signalées dès le début des années soixante et sont dirigées vers les villes proches, Mokolo, Maroua et Garoua....Les tâches auxquelles se livrent les saisonniers mafas se sont diversifiées. Dans la ville de Maroua, ils ont progressivement entamé le monopole des *Mofous* dans la construction des cases et se sont spécialisés dans le portage de l'eau, le creusage et le récurage des puits ainsi que dans des prestations diverses dans les gargotes »<sup>131</sup>

**Carte 7 : Migration saisonnière Mafa dans le Nord Cameroun**



L'arrivée de ces ruraux est l'expression de la prégnance d'un certain besoin ressenti en campagne résultant d'une mauvaise campagne agricole ou correspondant à la satisfaction d'un désir matériel ou à la réalisation d'un projet personnel tel que le mariage ou l'acquisition des objets manufacturés (un poste radio ou aujourd'hui un téléphone portable). Ils arrivent en ville par petit groupe. Leur retour, généralement plus spectaculaire, se fait par vagues et s'observe à travers une forte affluence dans les gares routières (150 à 300 par jour). Ce retour se caractérise par une concentration sur un temps court et un volume du bagage

<sup>131</sup> IYFBI-MANDJEK O., (1993) : op cit.

constitué le plus souvent de cadeaux pour la famille et la belle-famille (cf. p.162) ainsi que des produits et matériel devant servir aux travaux agricoles.

L'exemple de milliers de jeunes filles qui arrivent à N'Djaména est bien illustratif de ce mouvement. Selon une étude réalisée par la Cellule de Liaison et d'Information des Associations Féminines (CELIAF), plus de quatre mille jeunes de deux départements (la Pendé et le Mandoul Ouest) quittent leur village pour N'Djaména et le Nord Cameroun (Maroua). La majorité séjourne, en moyenne une année, avant de retourner dans son village. Parmi ces jeunes, les filles représentent 17 à 34 %. A N'Djaména, celles-ci, travaillent comme domestique dans des familles. Pour elles, la cause de leur exode vers N'Djaména reste presque toujours la même. Agées de 14 à 20 ans, donc en âge de se marier, elles séjournent en ville pour se constituer un trousseau de mariage avant de repartir dans leur village.

#### 3.1.2.6. Les travailleurs, entre motifs professionnels et sociaux

La forte centralisation de l'Etat tchadien accompagnée d'une lourdeur administrative et complétée par la corruption induit une grande mobilité des fonctionnaires entre leur poste d'affectation et N'Djaména créant une instabilité des cadres de la fonction publique en fonction dans les provinces. L'absentéisme des fonctionnaires et la faiblesse des services publics, notamment la lourdeur administrative, en sont les principales conséquences. On se retrouve ainsi dans un cercle infernal.

La centralisation n'est pas seulement administrative, mais une situation vécue de manière quotidienne par les fonctionnaires dans leur vie professionnelle et sociale : promotion, salaire et autres<sup>132</sup> dépendent de la capitale les obligeant à de fréquents déplacements. L'expression « suivre son dossier » traduit le dysfonctionnement de l'administration tchadienne telle que la lourdeur administrative et la corruption mais aussi le vécu du fonctionnaire tchadien lequel est émaillé de difficultés quotidiennes. Un exemple de ce vécu illustre bien la situation. Intégré, le fonctionnaire obtient un arrêté d'affectation dans un poste en province. Il doit donc se rendre à celui-ci pour prendre son service et là, il remplit un certain nombre de documents : le certificat de prise de service et l'attestation de présence effective ; les deux dument signés, par le chef hiérarchique. Il devra y revenir alors pour un recensement qui lui permettra

---

<sup>132</sup> Pour bénéficier d'un crédit de sa banque, un enseignant est obligé de venir à N'Djaména pour se faire signer une attestation de virement irrévocable auprès du directeur de la solde (Ministère des finances) seul habilité à le faire.

d'obtenir un numéro de matricule sans lequel il ne pourra pas être mandaté. C'est après avoir perçu le premier salaire que le jeune fonctionnaire regagne son poste d'affectation. Entre son intégration et son premier salaire, cela peut prendre deux à quatre mois. Le fonctionnaire nouvellement intégré a droit à une titularisation une année après et tous les deux ans un avancement. Il devra retourner chaque fois que cela est nécessaire à N'Djaména pour « suivre son dossier » d'abord dans son ministère de tutelle, puis celui de la fonction publique et enfin au Ministère des Finances. Sans ces déplacements et ces suivis, les dossiers peuvent trainer plusieurs années. En fait, le déplacement pour la Capitale devient pour les fonctionnaires, travaillant en province, une nécessité vitale. Et c'est ainsi, jusqu'à sa retraite où une autre démarche qui nécessite le déplacement de N'Djaména l'attend.

Cette mobilité s'explique aussi par l'absence d'un service financier et bancaire efficace dans les villes secondaires mais aussi par les difficultés du trésor local à recouvrer les taxes devant servir au paiement des travailleurs. Les conséquences de cette situation sont les inégalités au niveau de la perception du salaire entre les fonctionnaires de N'Djaména et ceux des provinces. Ces derniers sont donc obligés de se déplacer, à la fin de chaque mois ou du moins un mois sur deux, dans la capitale pour percevoir leur salaire. Bien souvent, les fonctionnaires du même service et habitant la même localité s'organisent, délèguent l'un d'eux et celui-ci munis des procurations de ses collègues perçoit alors leur salaire. Ainsi, c'est à tour de rôle et mois après mois qu'ils font des allers-retours entre leur poste d'affectation et N'Djaména.

Certains travailleurs profitent des missions de travail à N'Djaména pour suivre leur dossier minimisant certaines charges liées au transport et à l'hébergement puisqu'ils bénéficient dans ce cas des frais des missions. Une mission de travail désigne les déplacements effectués par les fonctionnaires, les cadres des entreprises privées, le personnel des ONG où celui des projets à financement extérieur pour des motifs de travail (réunion de travail, mission d'évaluation et de contrôle, participation aux séminaires, etc.). Ces missions programmées, au-delà de leur aspect professionnel, renferment également un contenu purement personnel. Les frais de mission versés aux agents pour leurs déplacements sont un appoint important au faible revenu des travailleurs. Ce motif caché prime en réalité, en ce qui concerne les intéressés, sur celui qui est officiel et pour lequel un budget est prévu et dégagé. On assiste à un détournement des fonds publics sous le couvert de ces missions officiels. Ceux qui sont en missions bénéficient des frais de transport et du *per diem* de séjour. De toutes les façons, les économies réalisées sur ces frais permettent à ceux-ci d'accomplir des projets personnels.

Si au niveau de l'administration publique, faute de moyens les missions sont limitées, elles sont plus nombreuses pour les ONG, les projets et programmes de développement et certaines associations de la société civile ainsi que les humanitaires bénéficiant d'un appui extérieur conséquent. La situation au Darfour et la présence de nombreuses ONG humanitaires installées à l'Est du Tchad ont fait que l'axe N'Djaména-Abéché connaisse une forte fréquentation même si une grande partie de ces allers-retours se fait en avions affrétés par les humanitaires. Les tableaux 15 et 16 font apparaître les mouvements importants des véhicules appartenant à l'administration publique et aux divers organismes déployés au Tchad dont les immatriculations diffèrent selon le type de contrat d'établissement qui les lie à l'Etat Tchadien. Les deux tableaux font apparaître un écart important entre les sorties Sud et Nord de N'Djaména. Un écart qui s'expliquerait, d'une part par l'intérêt porté à telle ou telle région dans le cadre de projets de développement, par la dynamique de la société civile et par l'utilisation plus fréquente de l'avion dans la région Est du pays, ce qui réduit l'usage du véhicule d'autre part. Ces véhicules, participant au mouvement général observé dans la région notamment au départ de N'Djaména, sont des indicateurs pertinents de cette mobilité « officielle » qu'effectue le personnel de l'administration publique et de divers organismes intervenant sur le terrain. Les différents conflits avec leur corollaire les déplacements des populations ont augmenté cette mobilité officielle.

**Tableau 16 : Enregistrements des véhicules selon les immatriculations  
au péage de Koundoul (Sortie Sud de N'Djaména)**

	Administration publique	TT	Diplomatique	Total
04/11/08	34	14	05	53
07/11/08	36	16	07	59
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>112</b>

*Source: enquête réalisée à N'Djaména, novembre 2008*

**Tableau 17 : Enregistrement des véhicules au péage du pont Bélilé selon les immatriculations**  
(sortie Nord de N'Djaména)

	Administration publique	TT	Diplomatique	Total
13/11/2008	19	14	02	35
27/11/2008	08	08	07	23
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>09</b>	<b>58</b>

*Source: enquête réalisée à N'Djaména, novembre 2008*

### 3.1.2.7. Les déplacements liés aux conflits

Les conflits dans le bassin du Tchad provoquent de déplacements et de comportements tout à fait contraires. Les conflits suscitent à la fois peur et répulsion d'une part, attrait et opportunité de l'autre. La peur d'être victime du conflit a un double effet : déplacements en masse des populations et réduction de la mobilité vers les zones conflictuelles. Les affrontements de 2008 qui se sont déroulés dans la ville de N'Djaména ont provoqué le déplacement des dizaines de milliers de personnes vers le Cameroun. Les expatriés ont été évacués par avion vers d'autres pays. Les premiers comme les seconds ont tout abandonné derrière eux pour fuir les combats. Cet exode n'est pas le premier du genre au Tchad, il y a eu bien avant qui ont affecté le l'extrême-Nord du Cameroun, terre d'accueil. LASSAILLY-JACOB V., MARCHAL J-Y. et QUESNEL A. (1999) ont étudié dans un ouvrage, la question de la «mobilité sous contrainte» qu'ils définissent comme des «mouvements collectifs, massifs, imposés parfois de manière brutale, tous induits par des forces d'expulsion vers un ailleurs qui n'a pas été souhaité ». Cette mobilité contrainte concerne aussi les milliers de réfugiés à l'Est du Tchad. L'observation de mesures de prudence entraîne une réduction de la mobilité vers les lieux de conflits comme le montre la figure 10 portant sur le mouvement au niveau de l'aéroport Hassane Djamoouss en 2006, notamment au niveau des entrées des Européens comparativement à ce qui apparaît sur la figure 11. De la même manière, les affrontements de février 2008 ont été ressentis à Maroua, du moins au niveau d'agences de voyages installées dans cette ville. Selon le chef d'agence de *Touristique Express*, ces affrontements N'Djaména ont réduit le trafic entre Maroua et Kousséri.

Le conflit armé induit une mobilité contraire vers les zones conflictuelles en vue de venir à l'aide des populations victimes ou pour des opportunités économiques et sociales. Ces territoires de conflit attirent une foule d'individus pour des motivations diverses : humanitaires, affaires, etc. L'arrivée des humanitaires dans cette région pour aider les populations réfugiées ou déplacées constitue également une opportunité pour un grand nombre d'individus : ceux qui sont à la recherche d'emploi, susceptibles d'être fournis par un grand nombre d'ONG humanitaires, notamment de jeunes diplômés et ceux qui sont à la recherche d'opportunités d'affaires à travers la présence d'un important contingent de militaires<sup>133</sup>. Tchad et Cultures (2008) le souligne en ces termes : « La présence des humanitaires à l'Est du Tchad...constitue une opportunité d'affaires pour certains Tchadiens et Tchadiennes qui semblaient dans l'oisiveté à N'Djaména ou dans d'autres localités du pays. Ils sont aujourd'hui nombreux dans le secteur informel dont les activités se diversifient dans tout l'Est du pays. Ils proposent de produits manufacturés, du boisson alcoolisée, du poisson (fumés, séchés ou frais), de produits cosmétiques, etc. ». La ville d'Abéché en a profité largement par le biais d'investissements immobiliers pour satisfaire le besoin des ONG et autres qui s'y sont installées, notamment dans les quartiers proches de l'aéroport. Ces villas étaient louées aux humanitaires, certaines étaient transformées en restaurants ou en hôtels. Mais après le départ des contingents militaires et de certaines ONG, on observe aujourd'hui tout un quartier vide posant de véritables problèmes d'entretien et de gardiennage à leurs propriétaires.

En somme, on observe une très grande mobilité dans le bassin tchadien pour diverses motivations dont la plus grande partie s'articule autour de la famille qui a encore une certaine emprise dans les va et vient des gens. Toutefois, certaines de ces mobilités font apparaître une rupture et correspondent à une certaine quête de l'étranger. Celui-ci s'exprime à travers plusieurs paliers : du village au niveau urbain puis celui s'établissant au delà des frontières. Chaque palier transforme l'individu à travers les rapports qu'il établit avec les autres. Par conséquent, les voyages pour les motifs scolaires, médicaux, commerciaux et même affinitaires, lorsqu'ils se déroulent à l'étranger répondent à cette quête de découverte de l'autre et se veulent comme une nouvelle expérience aussi bien dans la vie que dans le voyage.

---

<sup>133</sup> Il y a eu deux importants déploiements des militaires étrangers à l'Est du Tchad : l'EUFOR à dominante européenne suivi de la MINURCAT mise en place par les Nations unies. Ces forces étaient composées chacune d'environ 3.000 militaires.

### **3.2. Le voyage : pratiques et représentations**

Comment dans le bassin du Tchad, les gens voyagent-ils ? Quelles sont leurs pratiques du voyage ? Quelles représentations s'en font-ils ? Ce paragraphe répond à un certain nombre de questions qui traduisent tout le processus matériel et représentationnel du voyage. En effet, les deux s'entrelacent lors du choix que fait le voyageur. Le choix du mode de transport implique à la fois des éléments d'appréciation objectifs et une certaine représentation que l'on se fait du type de véhicule.

#### ***3.2.1. Manières de penser et de faire le voyage dans le bassin du Tchad***

##### **3.2.1.1. Le choix du véhicule de transport**

D'une manière générale, le choix du mode de transport révèle à la fois les inégalités sociales et spatiales caractérisant le bassin du Tchad et traduisant les motivations des voyageurs ainsi que leurs sentiments pendant le voyage. Par ailleurs, en l'absence du chemin de fer, d'une desserte aérienne entre les villes et des difficultés liées au transport fluvial pendant de longues périodes d'étiage, le transport routier est le plus utilisé. La diversité de types de véhicule de transport est donc une réponse à ces inégalités en ce sens que chaque voyageur par son choix révèle son niveau social, mais également ses besoins qui s'expriment, en termes du volume de bagage à transporter. Cette problématique du choix du véhicule a été abordée par SAMNA SOUMANA R. (2010, 55) dans sa thèse portant sur le Niger où elle observe que « les tarifs pratiqués et les horaires de départ sont les critères déterminants dans le choix des gares pour la majorité. Cependant la prise en considération du confort, de la rapidité du voyage, du volume de bagages acceptés peut aussi intervenir dans le choix de certains voyageurs »<sup>134</sup>.

La préservation du rang social est un élément déterminant dans le choix du véhicule d'où la préférence d'une catégorie de voyageurs pour les 4x4 dont les cylindrés sont de plus en plus grosses. La *Toyota 4x4 V8* qui circule à N'Djaména et sur les routes du Tchad en est une parfaite illustration. C'est le signe extérieur de réussite sociale auquel rêve tout commerçant et haut cadre. C'est l'objet d'un tel désir que tous les Ministres et responsables de projets de développement l'acquièrent et l'utilisent pour leurs déplacements et leurs missions malgré son coût élevé (entre 30 à 60 millions de FCFA). Ce véhicule symbolise pour les utilisateurs et les autres à la fois argent, pouvoir et puissance. Argent lorsqu'il s'agit d'ONG et de projets de

---

<sup>134</sup> SAMNA SOUMANA, 2010 : P.55.

développement, ce qui signifie pour les populations bénéficiaires, aides et appuis. Les populations rurales étant habituées à cette représentation recevraient mal, une ONG sans cet outil de travail qui est le 4x4. Pouvoir, puissance et respect, lorsqu'il s'agit des « hautes autorités du pays », une symbolique forte auprès de ces populations.

Pour ceux qui ne pouvaient s'offrir que le minibus et l'autocar, pour leurs voyages, « la distinction sociale » (BOURDIEU P.1985) s'exprimait à travers le choix du siège, généralement les premiers rangs et le siège dans la cabine du chauffeur. Toute une représentation, construite à ce sujet, pousse le voyageur qui désire se distinguer à payer un tarif bien plus élevé que le normal - la différence pouvait aller de 1.000 à 3.000 FCFA selon les distances. En période de grand flux, pour accéder à ces sièges, la réservation se fait deux ou trois jours à l'avance. Avant la mise en circulation des véhicules plus adaptés au transport des passagers, certains voyageurs trouvaient incommode de voyager dans la partie arrière du véhicule ouverte à la poussière, à la chaleur et éventuellement à la pluie. Occuper une place en cabine permet donc de se protéger d'intempéries. Au delà d'un certain confort qu'offre une place en cabine, celle-ci permet donc de préserver son rang et son autorité de haut fonctionnaire, d'officier ou bien de commerçant ayant réussi dans le commerce. Le citoyen *lamnda* se contente de la carrosserie malgré la chaleur, la poussière et la pluie et justifie son comportement à travers l'expression communément admise par tous les voyageurs « *la cabine du véhicule n'est le pas le premier à arriver à destination !* ». Ce qui signifie que quelle que soit la place occupée, on arrivera au même moment. Il y a quelques années, le commerçant voyageait « assis sur sa marchandise », aujourd'hui, il préfère louer un camion pour sa marchandise et effectuer le voyage à bord de son 4x4 ou dans un bus.

Au Cameroun et plus récemment au Tchad, les voitures particulières se densifient sur les grands axes routiers (tableau 18 et 19). C'est un phénomène qu'on observe dans tous les pays du Sud. La croissance du parc automobile dans les pays en développement est particulièrement rapide, celui-ci augmente chaque année de plus de 10% en moyenne (ALLAIRE J., 2004) et s'explique par l'apparition d'une classe moyenne africaine estimée à environ quatre vingt cinq millions. L'augmentation du niveau de vie des populations comme l'affirme un expatrié<sup>135</sup> résidant au Cameroun et au Tchad depuis une 1971 est donc à l'origine de cette croissance.

---

<sup>135</sup> Entretien avec Michel FOSSE 30/06/2008, N'Djaména.



« Autrefois, quand on est arrivé, on traversait les grandes avenues facilement, le matin, des piétons qu'il ne fallait pas écraser, quelques vélos, des vieilles mobylettes. Les véhicules étaient surtout des grosses cylindrées, des 4x4. Aujourd'hui, on trouve beaucoup plus des gens qui circulent à vélos, des motos depuis environ deux ans et les véhicules, maintenant, sont de moyenne cylindrée. Le parc automobile, en 11 ans, s'est développé considérablement. C'est un signe qu'il y a augmentation de la richesse, du pouvoir d'achat des gens de ce pays ».

La voiture particulière connaît une forte attirance, outre son côté utilitaire et social (travail, école, cérémonie) comme l'a étudié PLAT (2003) et elle est devenue le signe extérieur de réussite sociale. L'exploitation du pétrole, en générant 9.000 emplois entre 2002 à 2003 dans la phase d'exploitation, réduit à environ 1.300 en 2004 (MAGRIN G. et GEERT V-V., 2005), avec un niveau de salaire plus élevé que celui versé dans la fonction publique, a impulsé la demande en voiture particulière neuve ou *congelée*<sup>136</sup>. Celle-ci favorise une nouvelle pratique de la mobilité. Les propriétaires d'une voiture partent, de plus en plus, le week-end, en famille ou entre amis vers d'autres villes. Un départ facilité par l'amélioration des axes routiers au Tchad favorisant une meilleure circulation des voitures particulières, notamment des petites cylindrées.

Les inégalités sociales ne permettent donc pas d'avoir accès au même mode de transport (celles-ci sont criantes lorsqu'il s'agit du transport aérien). Les écarts dans le revenu, au sein de la population en sont les principales causes. Les gens ne disposant pas du même budget<sup>137</sup> pour le voyage utilisent des modes de transport différents : pick-up pour les uns, voitures, minibus ou bus pour les autres. Selon une étude réalisée dans le cadre de la mise en place de la stratégie du transport, « les tarifs de transports de passagers en station-wagon ou en bus sont en moyenne supérieurs à 40% de ceux pratiqués en pick-up »<sup>138</sup>.

Les inégalités spatiales s'exprimant en termes d'infrastructures routières, les régions les mieux loties présentent moins de contraintes que celles qui ne le sont pas d'où la mise en circulation des moyens de transport interurbain adaptés (carte 8). Ces inégalités influent sur le

---

<sup>136</sup> Les *congelés* sont des voitures d'occasion en provenance de l'Europe et de l'Amérique à l'origine d'un important trafic entre certains ports (Cotonou, Lomé et Douala).

<sup>137</sup> La notion budget-voyage ne sied pas dans le contexte africain en ce sens que les voyages sont rarement programmés d'avance. Les gens se déplacent plus, en grande majorité, pour des raisons sociales liées aux événements familiaux

<sup>138</sup> Groupement Egis BCEOM *International-Louis Berger (2011)*, Appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle des transports du Tchad : P.63

type et les capacités du véhicule à aborder telle ou telle piste. Il y a, par conséquent, une diversité de type de véhicules se répartissant de manière géographique car lorsque l'on emprunte l'axe nord reliant N'Djaména à Abéché, les voyageurs utilisaient les *bass*. Mais sur ce même axe circulent des minibus Toyota desservant les villes intermédiaires situées le long de la route N'Djaména- Mongo et plus à l'Est, la ville d'Am-timan. Il faut cependant souligner que les agences de voyages, en mettant en ligne ces véhicules, le font selon une logique qui leur est propre. Pour maximiser leur propre profit, il est pour eux plus profitable de mettre à la disposition des voyageurs, un véhicule qui à une grande capacité de transport de passagers et de marchandises.

L'importance du trafic passagers et l'état de la piste qui mène au Sud du Tchad vers Sarh et Moundou ont favorisé la mise en circulation des minibus et des Toyota 4x4 modèle *Hard-up* popularisés sous l'appellation *galaxy* en raison de leur capacité à transporter une dizaine de passagers (14-15) et de leur vitesse. Si on prend l'axe N'Djaména-Sarh, à partir de Guelendeng, la piste reliant les deux villes, réaménagée en saison sèche, favorise un trafic important qui se réduit dès les premières pluies. Pendant cette saison, les minibus préfèrent, contourner par Moundou et rouler sur une route bitumée.

**Tableau 18 : Enquête réalisée au niveau du péage de Koundoul (Sortie Sud de N'Djaména)**

Date d'enquête	Type de véhicule						Total
	Voiture	Minibus	autobus	4x4	Pick-up	Camion	
04/11/08	125	247	17	78	130	118	715
07/11/08	159	344	25	69	175	177	949
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>591</b>	<b>42</b>	<b>147</b>	<b>305</b>	<b>295</b>	<b>1664</b>

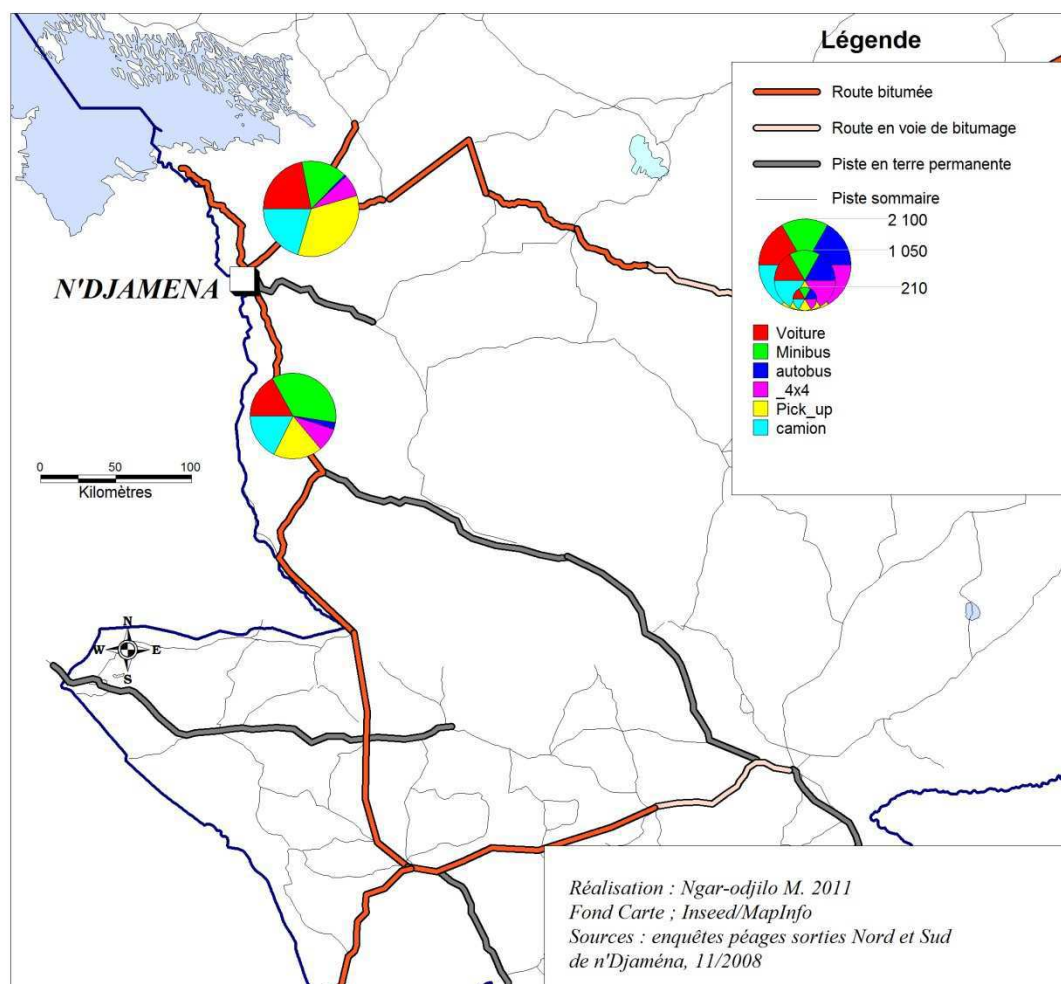
*Ngar-odjilo M., novembre 2008*

**Tableau 19 : Enquête réalisée au niveau du péage de pont Bélilé (sortie Nord de N'Djaména)**

Date d'enquête	Type de véhicule						Total
	Voiture	Minibus	autobus	4x4	Pick-up	Camion	
13/11/2008	262	193	09	90	302	195	1051
27/11/2008	182	120	07	60	381	221	1567
<b>Total</b>	<b>444</b>	<b>313</b>	<b>16</b>	<b>150</b>	<b>683</b>	<b>416</b>	<b>2618</b>

*Ngar-odjilo M., novembre 2008*

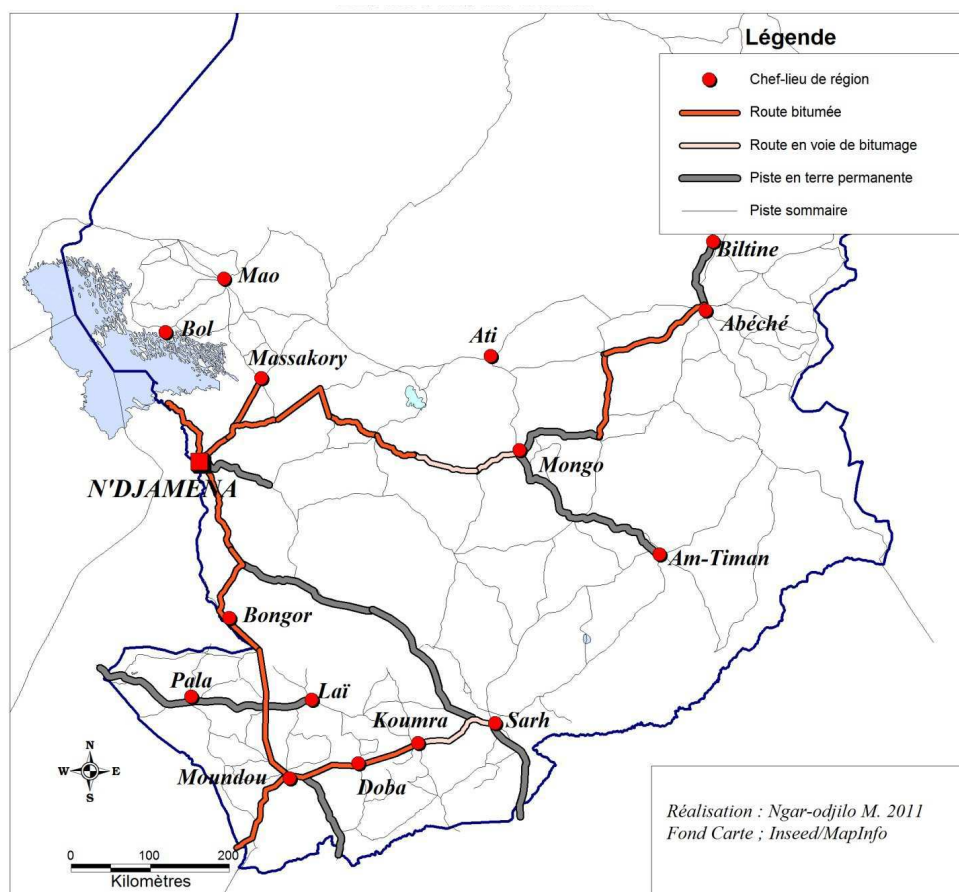
**Carte 8 : Types de véhicules sur les sorties et entrées de N'Djaména**



Les tableaux 18 et 19 font apparaître les types de véhicules circulant sur l'axe Sud et Nord à la sortie de N'Djaména que résume la carte 8. Le tableau 18 présente une situation à la sortie Sud de N'Djaména avec un nombre relativement faible de véhicules adaptés au transport

passagers, 591 minibus et 42 bus. Ce qui ne représente que 38,04 % du total utilisés dans le transport des passagers. Ce pourcentage se réduit davantage à la sortie Nord car les véhicules de transport de passagers ne représentent que 12,58% alors que la circulation des pick-up et des camions est de 41,97%. Leur adaptabilité à l'état des pistes semble être la principale explication. Les pistes non aménagées sont plus nombreuses au Nord qu'au Sud du pays<sup>139</sup>. Par ailleurs, 16,95% de véhicules enregistrés à la sortie Nord sont constitués des voitures particulières qui circulent et transportent des passagers entre N'Djaména-Massaguet et plus loin Massakory. Le bitumage de cet axe jusqu'à cette dernière localité a permis une mobilité pendulaire entre N'Djaména et ces deux localités. On observe aussi, que sur la même sortie, 5,72% est constitué de 4x4 qui continuent toujours à être utilisés, dans une faible proportion, dans le transport de passagers surtout sur les pistes du Nord alors qu'ils ne le sont plus sur l'axe Sud même si ceux-ci constituent 8,8% des véhicules enregistrés au péage de Koundoul.

**Carte 9 : Les routes du Tchad**



<sup>139</sup> On assiste à une uniformisation des moyens de transport sur les principaux axes routiers avec l'amélioration des routes. Sur l'axe d'Abéché, on observe de plus en plus d'autocars conçus pour le transport interurbains.

Mais sur l'ensemble du pays tous les types de véhicules circulent, transportant les voyageurs installés sur les bagages : des camions de divers tonnages, les *sept tonnes*<sup>140</sup>, et les semi-remorques et des pick-up aménagés ou non. Un arrêté interdisant le transport de passagers en surcharge (annexe 5) oblige certains propriétaires de pick-up à modifier la carrosserie de leurs véhicules en y ajoutant des banquettes pour le transport de passagers sous une sorte de galerie supportant le poids de bagages et de marchandises. Les pistes sommaires, plus nombreuses que les routes obligent donc les voyageurs à utiliser les 4x4, les camions et les pick-up. Les agences de voyages ne mettant pas en circulation de véhicules sur ces pistes, les voyageurs n'ont par conséquent aucun choix. Ils empruntent les véhicules qui desservent habituellement ces destinations. D'ailleurs, ces pistes sommairement aménagées connaissent un très faible trafic. Ce sont les destinations où il faut attendre le jour du marché hebdomadaire, s'il y a en, pour trouver un véhicule. En saison de pluie, il est parfois rare d'en trouver sur ces pistes.

Dans l'Extrême-Nord Cameroun, deux types de véhicules transportent les passagers. Il s'agit du minibus de dix neuf places modèle *Hiace*, et du bus de trente places *Coaster* qui circulent sur l'axe Kousséri-Maroua. La demande, même si elle est importante, semble ne pas suffire pour exploiter des autocars de 45 places, plus confortables, mis en service sur l'axe Maroua-Ngaoundéré par les agences de voyages. Le flux de voyageurs entre le Tchad et le Cameroun semble se faire en grande partie dans un sens unique à l'exception d'une période, celle correspondant aux examens du baccalauréat où des milliers des jeunes camerounais affluent vers le Tchad. La destination Tchad serait-elle aléatoire pour ces agences camerounaises, en raison du conflit récurrent dans ce pays qui affecte sans aucun doute le flux entre les deux pays ? De toutes les façons, ce désintérêt des agences camerounaises pour le Tchad laisse la place aux agences tchadiennes qui commencent à exploiter l'axe Moundou- Touboro-Ngaoundéré plus au Sud.

Aux inégalités sociales et spatiales s'ajoutent des critères plus subjectifs dans le choix du véhicule. Il y a un besoin des voyageurs pour le confort, la sécurité et la rapidité dans le voyage. Pour les personnels de l'administration et d'ONG, les trois critères sont souvent représentés sous la forme d'une « grosse cylindrée 4x4 » elle-même perçue et utilisée comme outil de travail. Les contraintes liées aux missions de terrain sur des pistes dégradées et difficiles, celles inhérentes à l'exécution de leur propre programme de travail notamment le respect du calendrier nécessitent l'utilisation de ces véhicules.

---

<sup>140</sup> La capacité de charge de ces véhicules est justement de sept tonnes, d'où leur appellation.

Pour la majorité de voyageurs, les termes sécurité et confort signifient être à l'abri à bord des minibus, s'asseoir sur un siège, même si on se sent à l'étroit. Malgré l'état des routes, le choix d'un véhicule dépend aussi de la rapidité du trajet à parcourir donc de la capacité et de l'état de celui-ci. Cependant, le terme de rapidité s'inscrit sur un autre registre de représentations : faire moins d'arrêt en route suppose, *a priori*, que le véhicule soit en bon état. En effet, l'état du véhicule est à la fois un élément discriminant et un argument commercial. Discriminant en ce sens que le choix du véhicule en dépend comme le souligne une réponse donnée par un enquêté « le bus est rapide et ne s'arrête pas souvent en route ». Il ne s'agit ici pas d'arrêts liés à la prière diversement appréciés par les voyageurs (p.168) mais occasionnés par ceux qui descendent en cours de route. Ce qui suppose aussi de défaire les bagages et de les rattacher sur le toit du véhicule. Des arrêts qui sont les causes de perte de temps et de risques de vol. Le fait de ne pas s'arrêter en route devient par conséquent un argument commercial.

Sur l'axe Moundou-N'Djaména, une agence de voyage impose un tarif plus important (10.000 FCFA) que le tarif en cours (7.500 FCA) entre les deux villes. Au niveau de la gare de Dembé, ces deux tarifs sont proposés. La même pratique est observée sur l'axe Yaoundé-Douala par plusieurs agences de voyages. Il y'a une agence qui vend le ticket de voyage à 6.000 FCFA alors que les autres proposent 3.500 FCA. Les autocars appartenant à la première agence ne s'arrêtent pas en cours de route, alors que ceux des autres desservent aussi les villes secondaires situées entre les Yaoundé et Douala.

### 3.2.1.2. Entre *ziguegué* et *fourach* ou le poids du bagage

« L'africain ne voyage pas, il déménage! », c'est un des slogans que la défunte *Air Afrique* avait utilisé lors de la mise en service d'un de ses avions, un *DC10*, l'un des plus gros porteurs des années 1970. Cette pratique avait conduit à la faillite de la compagnie africaine. Ce slogan révèle une réalité et traduit aussi une certaine pratique et représentation du voyage par les Africains. En effet, le voyage est vécu comme une expérience personnelle mais la représentation qui en découle est partagée entre ceux qui partent et la famille qui demeure en place. Le bagage que transporte le voyageur est la manifestation visible de cette représentation du voyage. Le départ d'un membre de la famille pour un voyage est diversement vécu, surtout que la date du retour n'est que rarement connue à l'avance. Le reste de la famille a le sentiment que celui qui est parti en voyage a rompu (cf. chapitre 1 et paragraphe 1.2) les liens familiaux et cela est vécu comme un abandon. Le *Ziguegué*, définit comme cadeau ou souvenir, se veut comme une réparation, une compensation que le

voyageur, à son retour du voyage, apporte à sa famille et à ses amis : argent ou bien matériel. L'absence d'affection due au voyage de l'époux est en quelque sorte réparée par les cadeaux que celui-ci a ramenés à son retour à son épouse, à ses enfants et à sa mère. Pour celui qui est parti, la réussite du voyage se mesure à l'aune de ce qu'il a rapporté : « il n'est pas parti pour rien » dira-t-on. BOYER F. (2003, 262) le souligne en ces termes : « en moyenne, un migrant ramène des villes de la côte des habits pour lui et toute sa famille un poste radio marqueur essentiel de la réussite d'un migrant, 50.000 FCFA [...] L'argent liquide est rarement investi, il sert à fêter le retour du migrant. Celui-ci se devait de faire de petits dons au chef, aux femmes qu'il courtise, à sa propre femme, à ses parents ». D'ailleurs, c'est tous les membres de la famille qui accueillent le voyageur à son retour. On l'attend à la maison pour le fêter. C'est l'unique occasion de voir ce qu'il a rapporté de son voyage. Il faut donc être présent pour compter le nombre de valises ou sacs de voyage. Plus il y a de valises, plus les imaginations en termes de *Ziguegué* pour la famille sont fortes.



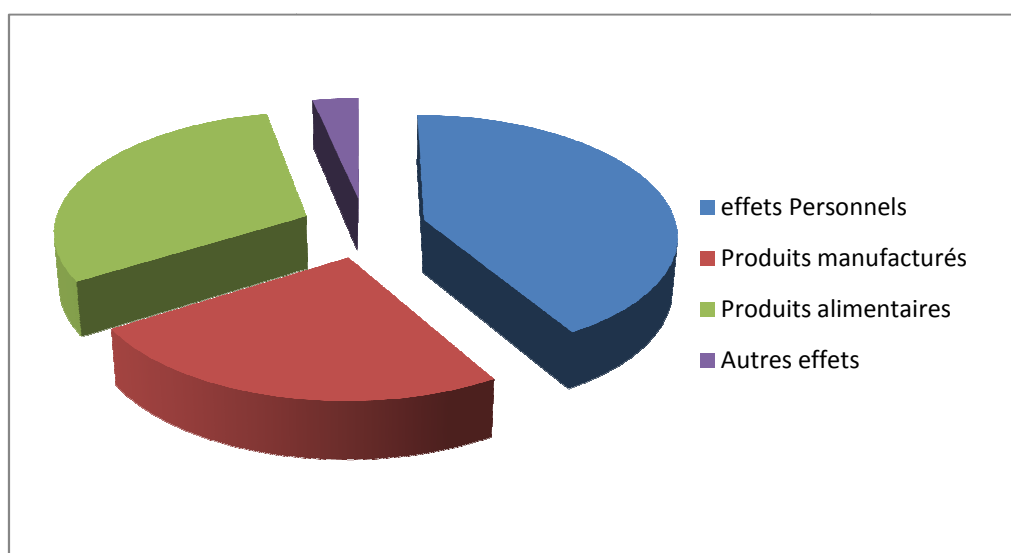
**Photo 27: Paquets de *ziguegué* destinés à une famille à Yaoundé (Cameroun) :** 1. Bidon huile de karité ; 2. Sachet contenant du poisson fumé ; 3. Viande séché (*charmout*) ; 4. Paquet de moutarde de grain de néré (le *Ndi*), Ngar-odjilo M., 2008.

Dans sa seconde acception, le *ziguegué* est le présent qu'un voyageur offre à son hôte pour exprimer les liens familiaux et amicaux. Tous ceux qui viennent saluer le voyageur espèrent repartir avec un petit *ziguegué*. Dans la rue, lorsque le voyageur rencontre une connaissance, celle-ci dira, en guise de bienvenue, « j'irai te voir pour retirer mon *ziguegué* » et ce plusieurs



mois après le retour du voyage. On s'adresse plus souvent à l'épouse du voyageur supposée garder dans sa chambre ces cadeaux. Malheur à celle qui n'est pas généreuse; elle doit prendre en compte aussi bien ses parents que sa belle-famille dans le partage. Le *ziguegué* joue un rôle social très important en ce sens qu'il raffermi les liens et honore celui qui le distribue. Il est mal vu d'oublier quelqu'un dans le partage de ces cadeaux. Il permet de mesurer le degré de lien (parental ou amical) entre les individus, mais aussi le lien affectif, plus personnel que l'on a avec tel ou tel individu. Dans ce dernier cas, le voyageur apporte à l'être estimé, ce qu'il aime le plus. En termes de prestige, il auréole ce dernier : « c'est un tel qui m'a rapporté *ziguegué*! » peut-on entendre fréquemment.

**Figure 28 : Contenu des bagages**



Source: Enquête par questionnaire réalisée à N'Djaména, 2007-2008

Mais le *ziguegué* est aussi un marqueur territorial car souvent assimilé à la ville, à la région ou encore au pays d'origine: « cet objet que j'utilise ou bien cet habit que je porte vient de telle ville ou de tel pays! ». Il a plus de valeur que ce qu'on a acheté localement. La figure 28 montre la place des produits manufacturés dans le contenu du bagage des voyageurs : des habits, chaussures, voiles, foulards etc. des *ziguegué* moins encombrants et plus faciles à transporter. La même observation est faite par les autres : « elle (l'épouse) a porté l'habit que son mari ou leur père – s'il s'agit des enfants – a apporté d'un tel lieu ». En d'autres termes, leurs habits sont bien différents de ce que nous portons, donc ils sont bien différents de nous. Par ailleurs, dans l'imaginaire populaire, le *ziguegué* est un marqueur identitaire car on sait d'avance, ce que le voyageur apporte, lorsqu'il arrive de telle ou telle région du Tchad. Le plus



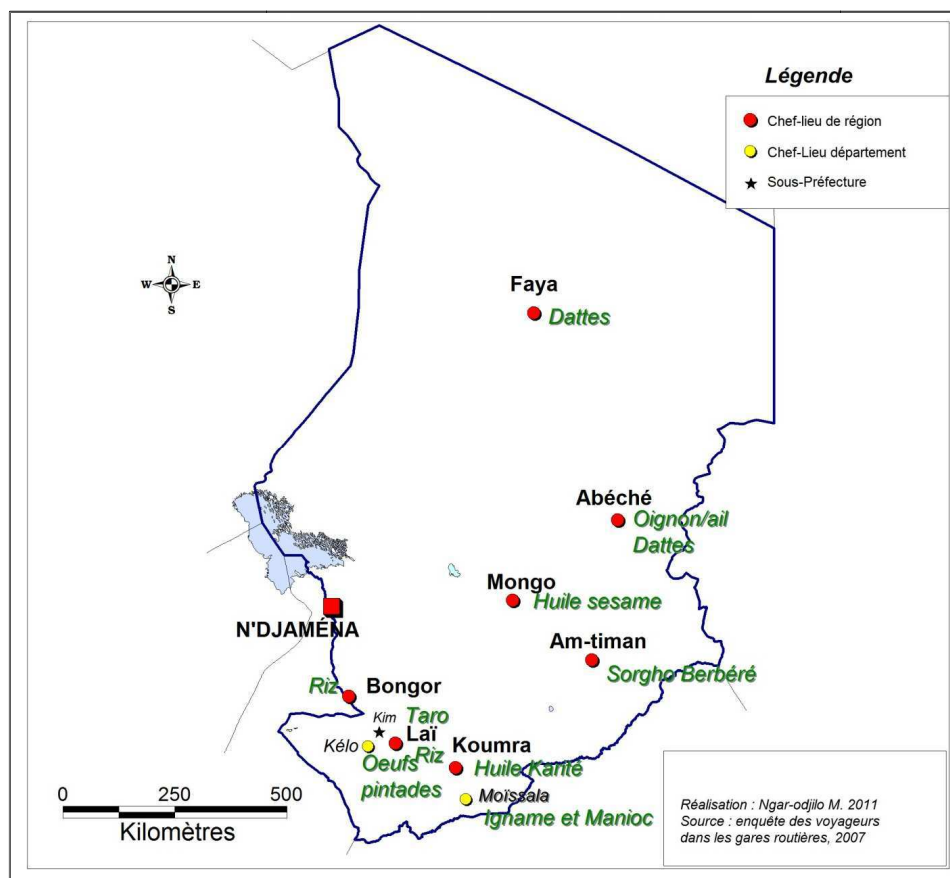
souvent ce sont des produits du terroir connus de tous marqués par une forte saisonnalité. A propos de ces produits, LUXEREAU A. (2005) dans un article les décrit de manière éloquente : « ces produits ont des statuts très diversifiés mais ils sont tous associés à une région, voire un terroir, à des savoir-faire particuliers qui s'enracinent...Ils font l'objet d'une valorisation identitaire ou économique ». Le tableau 20 permet de mieux illustrer, d'une manière générale, le propos.

**Tableau 20 : Le ziguégué et son rapport aux territoires**

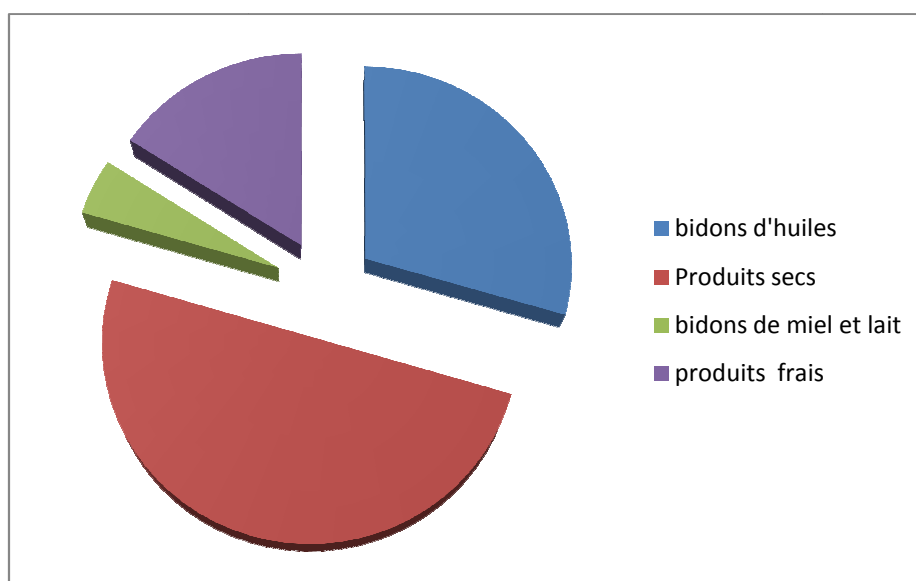
Lieu de provenance	Produits	Période
<i>Abéché</i>	Oignon, ail, dattes	Toute l'année
<i>Am-Timan</i>	Sorgho berbéré	Février à mai
<i>Bongor</i>	Riz	Octobre- décembre
<i>Faya</i>	Dattes	Toute l'année
<i>Kelo</i>	Œufs de pintade et riz	Juin-juillet
<i>Région de Kim (Mayo Kebbi-Est)</i>	Taro	Toute l'année
<i>Koumra</i>	Huile de karité	Toute l'année
<i>Lai</i>	Riz, tubercule de rônier	octobre
<i>Moïssala</i>	Ignames et manioc	Décembre- janvier
<i>Moundou</i>	Bourbaya ( <i>Coleus esculentus</i> )	
<i>Sarh</i>	Bâton de manioc, manioc, huile de karité et mangue	Toute l'année sauf les mangues de février à mai
<i>Cameroun</i>	Fruits (avocat, banane plantain, ananas) et bâton de manioc	Toute l'année

*Ngar-odjilo M., N'Djaména, 2012*

**Carte 10: Provenance des produits alimentaires utilisés comme ziguégué**



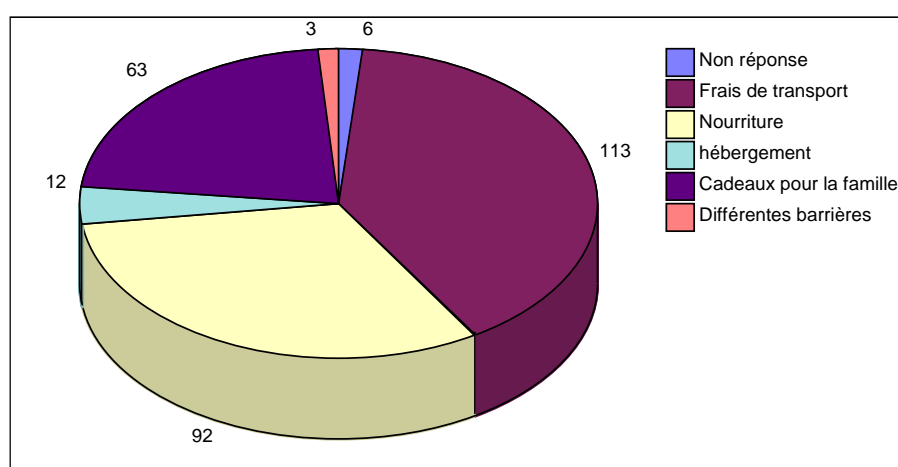
**Figure 29: Les produits alimentaires selon leur importance dans le ziguégué**



Source: Enquête par questionnaire réalisée à N'Djaména, 2007-2008.

Mais cette identification peut s'affiner, lorsqu'on se situe à l'échelle du village. Une personne du même village que le voyageur sollicitera un produit qui en provient ce qui lui permet de se souvenir de son terroir. Cela peut être une baie, des insectes, un tubercule sauvage, des légumes ou des aromates, etc. La place des femmes dans l'acheminement du *ziguégué* est plus importante si celui-ci provient du village car elles sont plus minutieuses dans la collecte et le transport des produits du terroir comme la figure 29 le fait apparaître. L'importance du type de produits dépend en grande partie des facilités à le transporter : un sac pour les produits secs ou un bidon pour les huiles (arachide et karité). Toutefois, cette analyse peut être nuancée, ces produits peuvent avoir une destination commerciale en ce qui concerne les bidons d'huile qui se vendent facilement sur le marché de N'Djaména. Les produits frais sont en faible quantité par crainte de les voir s'avaries rapidement au cours d'un voyage dont la durée n'est que rarement bien maîtrisée. Les femmes en apportent comme provision pour elles-mêmes et leur famille ou comme *ziguégué* à offrir voire aussi comme « commission » à remettre à quelqu'un d'autre. Le voyageur apporte tel produit du village et retourne, avec certains produits qu'on trouve rarement au village. Le *ziguégué* est une forme d'échange, un système de don et contre-don (GODBOUT J-T, 1992) qui s'instaure lors de ces voyages et permet d'entretenir des liens de solidarité entre les membres d'une famille ou entre amis. Le *ziguégué* représente en fait la part non monétaire du voyage, la contrepartie que verse l'hôte à sa famille d'accueil. Il occupe une part importante dans le budget du voyageur comme le montre la figure 30 mais fait partie généralement du second bagage que le voyageur transporte après le *fourach*.

**Figure 30 : Place du *ziguégué* dans les différents postes de dépense du voyageur**



Source: Enquête par questionnaire réalisée à N'Djaména, 2007-2008.

Le voyageur ayant l'expérience du voyage apporte toujours pendant son déplacement son *fourach* servant à la fois de couchage mais aussi de sac de voyage contenant aussi quelques habits. La composition et l'arrangement du *fourach* sont révélateurs à la fois du rang social et de l'expérience du voyageur. Le rang social se traduit par la qualité et la richesse des éléments le composant. L'expérience se perçoit à travers la manière dont les différents éléments constituant celui-ci sont arrangés et attachés. D'une manière générale, quatre éléments de base le composent, une bâche à poser à même le sol, puis un tapis au dessus duquel sont empilées au moins deux couvertures dont l'un sert le plus souvent de matelas, et un oreiller. D'autres éléments peuvent y être ajoutés comme un matelas en mousse et des draps. Le tout pesant vingt à quarante kilogrammes offre un certain confort et une protection au voyageur contre les vents de sable soufflant de nuit dans le désert. Le *fourach* peut aussi se présenter sous sa forme plus réduite constituée d'un tapis et d'une couverture. Ceux qui voyagent dans les régions sud du Tchad y ajoutent une moustiquaire pour se protéger contre les moustiques.



**Photo 28 : Le *fourach* comme élément culturel du nomade.** *il constitue l'essentiel de l'harnachement du dromadaire. On y distingue superposés la bâche, le tapis et les couvertures.* Ngar-odjilo M., 2010

Le *fourach* rend compte de l'inexistence des structures d'hébergement dans ces régions, notamment au Tchad, mais surtout de leur faible recours par les voyageurs. Il représente une certaine façon de voyager, de se protéger, de se donner un certain confort à la belle étoile et d'affronter les vicissitudes du voyage. D'où la nécessité de disposer d'un *fourach* indispensable à toutes ces éventualités. Le bon voyageur, celui ayant de l'expérience, s'étonne le plus souvent que l'on voyage sans celui-ci. Il procure une certaine autonomie car arrivé à destination, le voyageur n'a pas besoin d'un lit pour dormir. Il n'a besoin que d'un toit ou bien d'une *concession* pour s'abriter. Il découle d'une vieille pratique du voyage en vigueur dans les régions sahéniennes et sahariennes du Tchad et ailleurs. Il est un élément de la culture

nomade, notamment des Toubous qui disent que « c'est une honte pour un homme qui arrive quelque part de demander à son hôte un couchage pour dormir ». A une époque où le voyage se faisait à dos de dromadaire ou bien à dos de cheval, la route étant généralement longue, il fallait plusieurs jours pour atteindre la destination ; ce qui prend quelques heures aujourd'hui. BOUQUET C. (1991) rend compte, dans sa thèse portant sur les *insulaires et riverains du lac Tchad*, de la perception que les populations ont de la distance en ces termes « si un chef de canton arabe de la rive droite du lac Tchad s'est rendu au moins une fois dans la capitale tchadienne distante de cent-vingt kilomètres, il dira que la ville est à cinq jours de cheval ». Cette pratique du voyage et la manière dont le temps était géré continue à se perpétuer de nos jours. Ce qui explique que voyager c'est aussi prendre son temps.

### 3.2.1.3. Voyager, c'est prendre tout son temps

« Le véhicule part à quelle heure ? » entend t-on souvent de la part des voyageurs lorsqu'ils achètent leur titre de voyage. Les réponses sont évasives : « Tout de suite, dans une heure ou bien après la prière ou bien encore aujourd'hui ». Une autre question récurrente et parfois gênante pour les responsables d'agences de voyage ou les chauffeurs et qui touche à la durée du voyage : « il faut combien d'heures ou bien combien de jours pour arriver à destination ? » Là encore les réponses sont vagues : « Tout dépend du chauffeur ou du véhicule ! Si le véhicule ne tombe pas en panne en route, tout dépend de Dieu ou encore si Dieu nous amène ». Au Tchad, le voyage n'est pas du domaine de la certitude du trajet ou de l'exactitude d'un horaire. On observe une certaine passivité des voyageurs car le voyage suppose un renoncement au temps et une sorte de fatalité fondée sur une culture qui s'est construite génération après génération à partir des vicissitudes de la piste lorsqu'il se faisait à pied ou à dos d'animal. Le temps s'arrête au cours du voyage et ne reprend qu'à destination. Cette perception est si ancrée dans l'esprit des voyageurs que pour retenir celui qui est trop pressé la formule consiste à dire que « l'on ne se presse pas dans le voyage ».

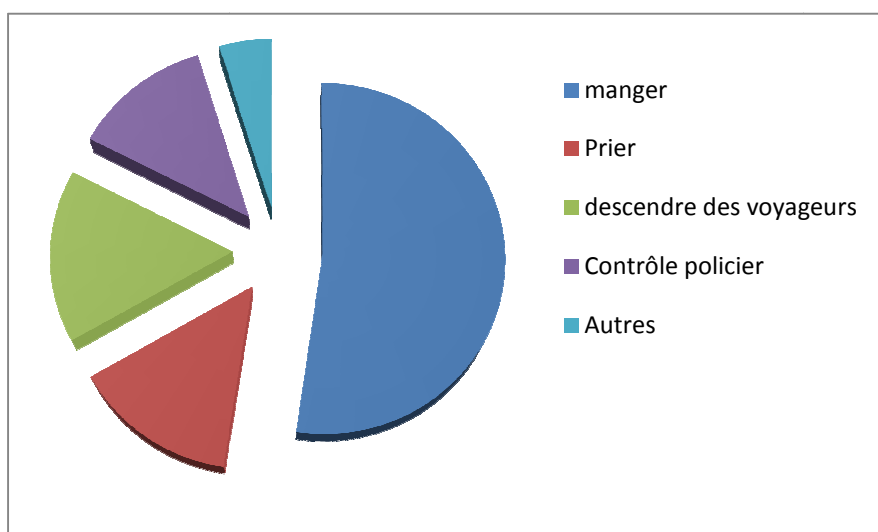
Le départ est toujours difficile. Voyager au Tchad, c'est toute une première journée de perdue. Ceci est lié à l'inorganisation même du système de transport interurbain née de l'absence jusqu'à récemment d'entreprises dans ce secteur. Le système mis en place par les *Komissandji* et les agences de la première génération, ne disposant pas de leur propre moyen de transport, est très aléatoire dans le sens où les véhicules sont rarement prévus d'avance. Tout dépend des négociations entre le propriétaire de véhicule et l'intermédiaire et de la disponibilité du premier à le lui confier. Souvent, c'est le jour du départ que le véhicule est mis à la

disposition de l'intermédiaire et apprêté pour le voyage. La quotidienneté du système de rémunération et l'inexistence de frais d'entretien et de fonctionnement contraint au remplissage du véhicule d'où des départs tardifs. Les recettes journalières permettent de payer le propriétaire, le chauffeur, l'intermédiaire et d'acheter du carburant. La concurrence entre les intermédiaires consistant à mettre sur la même destination plusieurs véhicules ralentit le remplissage. Les voyageurs d'une même destination se retrouvent souvent partagés entre plusieurs véhicules qui ne se remplissent que progressivement. Entre le chargement du véhicule et le départ, il faut plusieurs heures comme l'illustre l'expérience d'un voyageur expatrié.

« ... Comme je n'avais pas trouvé d'occasion, j'ai dû prendre l'occasion du marché mais je n'étais pas seul car il y avait un frère mariste qui cherchait aussi à rejoindre Sarh. Il a trouvé un mini bus qui devaient partir à 10 heures. [...]Et l'on est parti (devinez à quelle heure ?) à 15 heures)... ».  
(<http://stepcameroun.spaces.live.com/>).

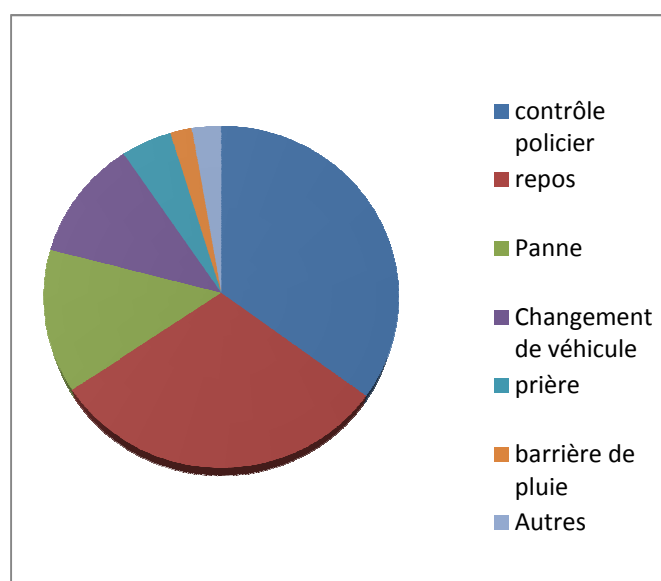
Le voyage est ponctué de nombreux arrêts ce que confirme l'enquête réalisée auprès des voyageurs. Il ressort que ceux-ci sont liés à plusieurs motifs. Certains arrêts sont volontaires, d'autres relèvent d'une contrainte. Ceux-ci sont volontaires, lorsqu'il s'agit de s'arrêter pour se reposer, manger et prier ou encore déposer un passager arrivé au terme de son voyage. Ils relèvent d'une contrainte, lorsqu'il s'agit d'une panne, d'un contrôle policier ou d'une barrière de pluie. Mais le résultat de cette enquête présenté dans les figures 31 et 32 fait apparaître deux sentiments légèrement différents. Des éléments psychologiques ambivalents interviennent dans l'appréciation des arrêts. Ceux qui sont liés à un certain lieu, une étape connue et souhaitée, sont perçus comme volontaire et les activités qui en découlent sont voulues par les voyageurs. Il s'agit par exemple de se restaurer et de prier. Sa durée est acceptée par les voyageurs parce qu'ils en tirent profit même si l'arrêt est lié à un contrôle policier comme le montre la figure 31. Mais celui qui n'est pas lié à un lieu souhaité est vécu comme une contrainte comme le révèle la figure 32 qui met en évidence les causes telles que : le contrôle policier et la panne. Cette enquête fait apparaître aussi les sentiments des voyageurs par rapport à ce « cas de force majeure » qu'ils assimilent à un temps de repos parce qu'ils sont plutôt passifs au moment où le chauffeur négocie avec les policiers ou les gendarmes au niveau des barrières ou encore lorsqu'il essaie de réparer le véhicule.

**Figure 31 : Causes des arrêts volontaires**



*Source: Enquête par questionnaire réalisée à N'Djaména, 2007-2008*

**Figure 32 : Causes des arrêts contraints**



*Source: Enquête voyageurs, N'Djaména, 2007-2008*

On dit bien souvent au Tchad que dans chaque village traversé, le chauffeur aurait une femme. Il s'arrange toujours pour dormir la nuit dans un village où il aurait celle-ci. C'est une croyance qui est bien ancrée dans l'imaginaire des Tchadiens et que conforte une forte tradition de polygamie. Vrai ou faux, il est difficile de répondre à la question. Cependant, l'explication la plus vraisemblable est que les longues heures de conduite fatiguent le chauffeur. Celui-ci peut décider à certaines étapes de se reposer. Tout comme, le caractère aléatoire du voyage et l'inconfort dans les véhicules rendent indispensable ces arrêts

permettant aux voyageurs de se relaxer (tableau 21). Alors que les arrêts dus aux différentes barrières sont perçus comme plus fatigants.

**Tableau 21: Appréciation des arrêts**

<b>appréciation des arrêts</b>	<b>Nb. cit.</b>	<b>Fréq.</b>
Non réponse	11	13,8%
Rélexant	49	61,3%
fatigant	19	23,8%
autres (précisez)	1	1,3%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

*Source: Enquête, N'Djaména, 2007-2008*

L'initiative de la prière est partagée entre le chauffeur et les passagers qui n'hésitent pas en cas d'oubli du premier à le rappeler à l'ordre. Un expatrié résidant à Maroua (Cameroun) dit comprendre cette attitude pour des populations en majorité musulmane où la religion rythme la vie. Les différentes prières de la journée lors du voyage sont des marqueurs d'identité. Spontanément les musulmans se retrouvent ensemble pour la prière. Pendant la période du *ramadan* les arrêts sont plus longs pour permettre à certains de rompre le jeûne. Ceux-ci ne se font pas au hasard mais dans des lieux précis, des étapes, où il est possible de trouver à manger. Soit un repas qu'il est possible d'acheter ou encore de se voir offrir par les musulmans résidents *in situ*, en solidarité à leurs coreligionnaires en voyage.

**Tableau 22 : Les causes de la lenteur du voyage dans le bassin du Tchad**

<b>Avant le départ</b>	<b>Pendant le voyage</b>	
<i>Causes du retard</i>	<i>Causes de l'arrêt</i>	
indisponibilité du véhicule	Manger	Contrôle de police
Lenteur du remplissage du véhicule	Prier	Pannes
Concurrence entre les intermédiaires	Déposer un voyageur	Barrière de pluie
		Accidents

*Source : Ngar-odjilo, N'Djaména, 2012*

Le mauvais état du véhicule ou du carburant ou encore de la piste est souvent à l'origine des pannes au cours des voyages. Les petites pannes sont vite réparées permettant la continuation du voyage. Si elles sont importantes, il faut envoyer l'apprenti-chauffeur chercher la pièce défectueuse dans la prochaine étape sinon aller jusqu'au principal centre urbain pour en acheter (annexe 4). Les routiers, dans ces situations font preuve d'une grande solidarité car chacun a le sentiment qu'une panne, faisant partie du cours normal des choses, est susceptible d'arriver



à n'importe qui. S'arrêter pour s'informer, accepter de rendre service en y mettant la main ; transporter l'apprenti-chauffeur jusqu'à la prochaine étape, etc. Ces pannes en rase campagne et les barrières de pluies, loin des principales étapes où les voyageurs pourraient bien trouver à manger, créent bien souvent des solidarités entre eux : ceux qui ont quelque chose à manger le partagent avec ceux qui n'ont rien prévu. En fait, dans l'adversité, les voyageurs forment un seul corps. Les longues heures d'attentes sont des moments de solidarité et de sociabilité entre les voyageurs. Cette solidarité semble être à l'origine du regroupement des voyageurs autour du véhicule qui devient de fait un abri.

#### 3.2.1.4. S'héberger ou être hébergé, les différences d'attitudes

Il s'agit de l'hébergement pendant le voyage et à la destination. Pendant les arrêts où les gens dorment-ils ? Et à l'arrivée, où se logent-ils ? Dans des hébergements payants ou non payants ? Comment les hébergements payants sont-ils perçus par les différents voyageurs de la sous-région ? Pour ces derniers, comment se fait la « transaction » entre voyageur et hôte ? Y a-t-il une évolution dans l'attitude des voyageurs vis à vis des hébergements payants ? Si oui qu'est qui pourrait l'expliquer ? Telles sont les nombreuses questions auxquelles les paragraphes suivants répondent.

L'enquête sur les voyageurs révèle que lors des arrêts, la majorité d'entre eux dort près ou à l'intérieur du véhicule (tableau 23). Cette pratique courante, les voyageurs expérimentés savent en faire usage et s'y préparent en emportant toujours avec eux leur *fourach*. Ceux-ci, lors des pannes ou des simples arrêts dus à la fatigue du chauffeur, le déroulent et se mettent immédiatement à l'aise. Généralement, les voyageurs inexpérimentés préfèrent dormir dans le véhicule, faute de couchage ou par mesure de sécurité comme l'affirme un témoignage:

« Vers 22 heures nous avons eu une grosse panne, 4 vis sur 5 qui retiennent un pneu se sont carrément cassées de plus un pneu a crevé. Ils ont donc enlevé les pneus du bus et le chauffeur a été amené à Bongor pour réparer ces vis. Nous avons donc passé la nuit dans la brousse. Nous avons dormi comme on a pu: certains dehors, en compagnie de nombreux moustiques et d'autres ont dormi dans l'étuve du bus. J'ai opté pour la deuxième solution... ». (<http://stepcameroun.spaces.live.com/>)

Si les voyageurs tchadiens préfèrent ne pas s'éloigner du véhicule, cela s'explique par la pratique même du voyage avec des départs tardifs dans l'après-midi et toutes les péripéties de

la route, le chauffeur conduit plusieurs heures d'affilées et ne se repose généralement qu'au petit matin (entre deux et trois heures) pour continuer la route autour de cinq heures du matin. Cette pratique, rendant donc impossible l'usage des hébergements payants ; Celle-ci est générale sur le continent africain comme le souligne BOYER F. (2003) : « le bus est un point de référence, l'assurance sur la route et sur la destination ».

**Tableau 23 : Choix du lieu où passer la nuit**

lieu de repos	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	41	51,2%
hébergement payant	4	5,0%
près du véhicule	14	17,5%
dans le véhicule	15	18,8%
autres (précisez).....	9	11,3%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>80</b>	

*Source: Enquête, N'Djaména, 2007-2008*

**Tableau 24 : Raisons du choix du mode d'hébergement pendant le déroulement du voyage**

raisons du choix du mode d'hébergement	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	56	70,0%
Sécurité	9	11,3%
Confort	3	3,8%
Etre à proximité du véhicule	8	10,0%
autres (precisez).....	4	5,0%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

*Source: Enquête, N'Djaména, 2007-2008*

Mais certains voyageurs interrogés, surtout ceux qui viennent de l'extérieur (Cameroun et Afrique de l'Ouest) répondent qu'ils dorment dans des hébergements payants pour des raisons de sécurité. Il faut souligner que parmi ceux-ci, se trouvent des Tchadiens qui ont l'habitude de dormir à la belle étoile lorsqu'ils voyagent à l'intérieur de leur pays. Pour les autres nationalités, se loger dans un hébergement payant pendant le voyage relève d'une pratique plutôt habituelle et courante.

Les statistiques fournies par les services du tourisme des deux pays font apparaître les différences de pratique en matière d'hébergement entre Camerounais et Tchadiens. Les premiers ont une grande pratique de l'hébergement payant contrairement aux Tchadiens qui préfèrent « descendre » chez un parent. En effet, 77,66% des arrivées dans les établissements

hôtelières du Cameroun sont représentées par les résidents camerounais (tableau 25) ; la même proportion s'observe dans l'Extrême-Nord du Cameroun (tableau 26). Par contre, les chiffres fournis par le ministère tchadien du tourisme, montrent qu'effectivement les Tchadiens ont une faible pratique de l'hébergement payant. Ils ne représentent que 06,56% des arrivées dans les hôtels de leur pays (tableau 27)

**Tableau 25 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence sur l'ensemble du Cameroun (2005)**

Catégories	CEMAC	Cameroun	Monde	Total
Arrivées	52.377	790.816	85.977	1.018.621
Nuitées	80.482	1.042.297	414.016	1.536.796

*Source : Annuaire des statistiques du Tourisme, Ministère du Tourisme (Cameroun)*

**Tableau 26 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence à l'extrême-Nord du Cameroun (2007)**

Catégories	CEMAC	Cameroun	Monde	Total
Arrivées	7.500	31.467	8.761	40.228
Nuitées	10.424	40.054	13.002	63.480

*Source : Rapport annuel d'activités, Délégation provinciale du Tourisme de l'Extrême-Nord*

Des raisons culturelles fortement ancrées, associées à une faiblesse de revenu et une faible capacité d'accueil expliquent l'attitude des voyageurs tchadiens vis-à-vis des hôtels. Des raisons sécuritaires sont les arguments avancés pour loger *chez le parent* (tableau 28). Le terme sécurité est pris dans son acception physique liée à une éventuelle agression et psychosociologique tenant compte *du regard des autres*. Quelles que soient les raisons, la solidarité familiale remplace les hébergements payants. On assiste à une officialisation de cette pratique en ce sens que les structures de l'Etat, les autorités administrative et traditionnelle y participent en offrant logis et nourritures aux missions officielles.

**Tableau 27 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence sur l'ensemble du Tchad (2006)**

Catégories	CEMAC	Tchad	Monde	Total
Arrivées	1.620	1.115	14.242	16.977
Nuitées	3.430	3.624	41.044	48.098

Source : Direction des Etudes et de la Planification, Ministère du Tourisme et de l'Artisanat (Tchad)

**Tableau 28 : Lieu de séjour à l'arrivée**

lieu de séjour	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	1	1,3%
Dans un hébergement payant	1	1,3%
Chez des parents	66	82,5%
Chez des amis	5	6,3%
Autres (précisez).....	7	8,8%
<b>TOTAL OBS.</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Source: Enquête, N'Djaména, 2007-2008

L'hospitalité africaine exige d'accueillir l'«étranger» qui vient d'arriver : un devoir et un honneur d'accueillir le frère ou la sœur ou bien le cousin ou bien encore l'ami. Lui donner un toit et à manger relève de cette hospitalité à laquelle nul ne peut se soustraire sans se faire critiquer. C'est le fondement même de la société comme le souligne GIBEAU G., (2009) dans son analyse des « sociétés de lignage », en ces termes : « le prestige social est largement déterminé par la capacité et la promptitude d'une personne à défendre les siens » contre une agression extérieure. C'est au nom de cette hospitalité, découlant de cette perception, que la population apporte sa contribution, même si elle est un peu forcée, pour accueillir les missions officielles. Des règles précises d'hospitalité existent auxquelles l'hôte quels que soient les moyens dont il dispose ne peut se soustraire. De même celui qui vient d'arriver a l'obligation, parfois pour des raisons pratiques liées au besoin de découvrir la localité d'accueil, de rechercher des médiateurs qu'il ne peut trouver qu'au sein des parents et amis.

On entre dans un système de don et contre-don où l'hôte en compensation du logis et de la nourriture apporte une contrepartie financière consistant à participer à la ration quotidienne, à offrir des cadeaux à l'épouse et parfois aux enfants. Le *ziguégué* comme souligné ci-dessus y contribue. Cette symbolique participe aussi à la construction d'un prestige social que recherche également l'hôte en montrant ainsi sa générosité au sein de la famille d'accueil

mais aussi en dehors à travers une nouvelle sociabilité. Selon les affinités et la durée des relations que l'hôte entretient avec sa famille d'accueil, celui-ci remet l'argent directement à l'épouse pour le repas de la journée sinon il le fait par l'intermédiaire de l'époux chargé aussi de favoriser l'intégration du nouveau venu dans cette nouvelle sociabilité.

Une autre explication à cette pratique est l'insuffisance des structures d'hébergement payant (Cartes 22 et 23). Pour des raisons culturelles et religieuses –l'hôtel est *haram*-, certaines villes tchadiennes ne possèdent pas d'hôtel. Par conséquent l'unique solution pour se loger est « chez le parent ». Par ailleurs, le Tchadien, jusqu'à une période récente, avait une certaine perception de l'hôtel ou de l'auberge. Il les considérait comme des lieux de débauche. Dans une enquête réalisée en pays *Zaghawa*<sup>141</sup>, il ressort que la population locale pense que la création d'un hôtel risque de « créer un désordre sexuel ». Il faut toutefois noter que la pratique de l'hôtel s'installe progressivement auprès des hommes mais non encore chez les femmes qui subissent plus les pesanteurs sociales. Une femme cadre en mission préférera se loger chez un parent plutôt qu'à l'hôtel pour ne pas salir son image. Mais, elle acceptera volontiers de le faire si elle est accompagnée de son mari. Dans une enquête réalisée dans un hôtel à Moundou, sur une soixante d'arrivées en un mois, cinq seulement sont dues à des femmes seules. Cependant, les voyageurs qui sont en mission de travail choisissent de plus en plus les hôtels pour se loger pendant leur séjour ou leur transit. Cette évolution apparaît liée au versement, par les ONG et différents projets de développement, des frais de missions plus importants permettant de couvrir les dépenses du séjour (hébergement et restauration). Ces types de voyageurs préfèrent disposer d'un peu plus de tranquillité pour se consacrer à leur mission.

### **3.2.2. La route : son fonctionnement et sa représentation**

La route est à la fois support du voyage et itinéraire des voyageurs et pour les populations du bassin du lac Tchad, elle est un espace de transactions et de négociations permanentes entre les voyageurs, les populations riveraines, les agents de l'ordre et les malfrats (les coupeurs de route) qui l'investissent et l'encombrent. La route a son fonctionnement propre et une représentation que chaque usager lui donne.

---

<sup>141</sup> Mémoire de licence professionnelle en management des entreprises touristiques et hôtelières, ESTHOC, 2010

### 3.2.2.1. La route comme support de voyage et espace de repos

C'est la voie qu'empruntent les voyageurs mais au delà de cette fonction, la route accueille aussi le repos des voyageurs (cf. annexe 4). C'est cette fonction qui est analysée dans les paragraphes suivants. La longueur des distances, le mauvais état des routes ainsi que des véhicules expliquent que bien souvent les voyageurs sont obligés de dormir à la belle étoile sous ou à l'intérieur du véhicule. Entre Abéché et N'Djaména, ce sont 900 km à parcourir ; entre Sarh et N'Djaména, il faut faire 600 km sur une piste mauvaise à très mauvaise ; cela dépend des saisons. L'entretien de certaines pistes ne se faisant qu'en saison sèche, c'est donc pendant cette période (février à juin) que celles-ci sont carrossables. Avec les premières pluies elles se dégradent bien vite. Certaines pistes n'ayant reçu aucun entretien durant des années n'existent que grâce aux passages épisodiques de véhicules qui continuent à laisser des marques sur le sol.

Le chauffeur fait rouler le véhicule la nuit pour ménager le moteur mais aussi les roues montées de pneus d'occasion. Il arrive que pendant le voyage, le véhicule « connaisse » deux à trois pannes- crevaisons de pneus ou problème de moteur. En saison des pluies le véhicule peut s'embourber ou bien encore une barrière de pluie peut obliger à passer une nuit au bord de la route qui sert alors de lieu de repos. « Dormir en route » *noumna fi dérib* ou encore *tô rob de* est admis par tous les voyageurs et cela est considéré comme une pratique normale. On dort deux à trois heures pour pouvoir récupérer avant de continuer le voyage. On dort tout simplement parce que le véhicule est en panne, il faut donc se reposer pour affronter le lendemain avec anxiété. Le bord de la route accueille donc les voyageurs en rase campagne ou dans un village ou encore dans une ville secondaire. Ces arrêts procèdent donc d'une certaine géosophie des lieux. La route est jalonnée de véhicules en pannes abandonnés par les voyageurs. Les traces (foyer et bois de chauffe pour le feu, quelques pièces de rechange usées, un sol pollué par les huiles du véhicule, des feuilles d'arbres sur la route, etc.) de ces bivouacs forcés sont encore visibles plusieurs semaines après.

### 3.2.2.2. La route comme parcours et itinéraires

Les voyageurs suivent un itinéraire qui les mènera vers la destination voulue, cependant, le parcours est vécu différemment par ceux-ci. Si l'itinéraire est généralement décidé par le chauffeur du véhicule, les voyageurs participent à la construction du parcours constitué des étapes et des arrêts. Selon les itinéraires, le voyage est un véritable « parcours du

combattant ». C'est ce qu'expriment les voyageurs interrogés. A la question qu'est ce qui vous a marqué durant votre voyage ? Beaucoup ont indexé la « route » construite en terre : mauvais état, longue distance, souffrance, fatigues et accidents, attaque des coupeurs de route, etc. La route et son parcours sont vécus par les voyageurs à travers les sensations personnelles. Le choix de l'itinéraire dépend donc de ce sentiment. Dans un entretien avec une expatriée au sujet de l'itinéraire qu'elle emprunte lors de ses voyages vers Abéché, elle affirme que bien que l'axe N'Djaména-Abéché en passant par Ati soit dangereux, elle a toujours choisi de l'utiliser pour ne pas accentuer l'isolement de cette région. Cet itinéraire est aujourd'hui abandonné par les transporteurs qui préfèrent faire le détour par Mongo. Un itinéraire beaucoup plus long mais plus sûr en raison de son état et de sa sécurité. Par contre, les voyageurs et les chauffeurs qui empruntent l'axe N'Djaména-Sarh, en direct, et ce en toute saison, le font selon une autre logique. Bien que la route soit en mauvais état, bien que plusieurs cas d'attaques de coupeurs de route y soient signalés, les gens l'empruntent parce qu'elle bien courte et qu'on peut y faire une économie de carburant.

D'autres acteurs participent à la construction du parcours du voyageur; il peut s'agir de l'agent de l'ordre contrôlant une barrière de police ou du « coupeur du route » agissant aussi comme le premier pour son propre compte. Entre les deux, la différence se situe au niveau des d'espace de négociations que l'un ou l'autre pourrait offrir. Le voyage est ponctué des nombreux arrêts au niveau des barrières (de pluie, de police, d'agents des eaux et forêts, des militaires, de douanes etc.). La barrière est assimilée au contrôle des forces de l'ordre qui ont investi et marqué la route par leur présence. Celle-ci peut être visible à travers un objet quelconque, par exemple un morceau de bois, un panneau mis à travers la route ou tout simplement à travers la tenue militaire que porte un groupe d'hommes armés assis au bord de la route. Chaque arrêt soulève les désapprobations des voyageurs maudissant les agents mais suppose aussi un contrôle des pièces, d'extorsions faites aux voyageurs et aux chauffeurs et une perte de temps. Comme l'affirme BOYER F. (2003), « la route est une succession de territoires que traversent les voyageurs dont le droit de passage est payé au prix fort ». Certains voyageurs passent au travers des barrières de la police, parce qu'ils voyagent à bord des véhicules portant immatriculation de l'administration ou du corps diplomatique, les plaques vertes. C'est l'astuce qu'utilisent les expatriés pour se déplacer à l'intérieur du Tchad ou traverser la frontière du Cameroun avec le Tchad.

Ces territoires appartiennent également aux coupeurs de routes qui détournent les voyageurs au passage et en tuent quelques uns. Ce phénomène vu comme une forme de violence, « une sorte de désordre », a intéressé la recherche notamment dans le bassin du Tchad (SAIBOU I., 1998 ; ROÏTMAN J., 2003 ; ABE C., 2003. ANKOGUI-MPOKO G-F. et al., 2009). Ces coupeurs de route agissent le plus souvent dans des endroits bien précis et de nuit. Lors de leurs attaques, ils emportent tout : effet personnel et argent. Quelque fois, ils bastonnent les voyageurs avant de les laisser partir. ABE C. (2003, 6) analyse cette forme de violence en ces termes : « le phénomène des coupeurs de route est une forme de sublimation de la violence. C'est une manifestation de la violence totale : violence physique, violence économique (transfert des biens et de l'argent des paysans aux bandits), violence politique parce qu'elle organise la mise en déroute d'un certain nombre de libertés publiques pourtant garanties par la loi fondamentale ».

La pauvreté en milieu urbain, le goût de la facilité, la prolifération des armes de guerres sont à l'origine du phénomène des coupeurs de route. Ce sont de véritables entreprises comme le confirme ROÏTMAN J. en ces termes :

« Certaines régions sont particulièrement périlleuses : on y est à la merci d'une rencontre avec les nombreux gangs armés qui sillonnent les routes à la recherche d'argent et de biens de valeur, érigeant des barrages routiers, brandissant des fusils faits maison et surtout des kalachnikovs. Bien qu'opérant dans des espaces bien délimités, ces « gangs de grand chemin », connus localement sous le nom de « coupeurs de route », sont perçus comme un phénomène régional lié à des flux transnationaux. Y participent des nationaux de tous les pays du bassin du lac Tchad – Nigériens, Camerounais, Tchadiens et Centrafricains (peut-être aussi des Nigériens, des Sénégalais et des Soudanais itinérants). Connectés aux marchés régionaux et internationaux d'armes légères et de fausse monnaie, ces « bandits » s'insèrent dans un réseau d'échanges économiques et de relations de travail qui est à la base d'un important mode d'accumulation dans la région. Ce dernier, s'étendant au-delà des formes violentes d'appropriation, est également composé d'une foule d'activités économiques non régulées qui ont transformé la brousse et les frontières internationales en un espace de grand *business* [...]. Comme le disait un ancien militaire démis accusé d'avoir vendu son arme à un coupeur de route : «



Avec le temps, j'ai compris que, si les zones frontalières sont pauvres, on y fait cependant de grandes affaires. »<sup>142</sup>

Les témoignages des coupeurs de routes arrêtés le confirment. Tel groupe est alimenté en armes par un individu résidant en ville pour lequel il travaille. Tel individu, commerçant de son état, se déguise la nuit en coupeur de route, dans l'espoir de faire vite fortune comme le soulignent ANKOGUI-MPOKO G-F et al, « certaines accusations visent les commerçants du bétail basés dans les grandes villes des trois pays. En effet, certains éleveurs et villageois affirment que la présence des commerçants coïnciderait toujours avec une forte recrudescence d'activité des *zaraguinas*<sup>143</sup> dans leur région. Les commerçants, pour faire baisser les prix des bœufs, fourniraient des armes à de jeunes villageois, afin que ceux-ci aillent s'attaquer aux membres des familles de certains grands éleveurs qui, acculés, sont contraints de brader leurs bœufs »<sup>144</sup>. Pour se défendre contre ces coupeurs de route, les voyageurs et les organisateurs de voyages se font escorter par les militaires. Aussi, en plus de l'argent payé pour leur transport, les voyageurs versent une contribution devant servir à payer les militaires de l'escorte. Pour mettre à l'abri leur argent, les voyageurs, commerçants surtout font de transferts d'argents par le biais des agences habilitées à le faire. Le voyage et la route que le voyageur emprunte deviennent un espace de transaction continue. En somme sur la route, le voyageur négocie constamment son droit de passage, et plus fondamentalement son droit de survie.

### 3.2.2.3. La route comme espace de transactions et de tensions

Les transactions sont multiples et prennent des formes variées. La route a une fonction commerciale pour les riverains, car le passage des voyageurs leur procure un revenu sur la vente des produits exposés le long de la route. Par ailleurs, voyageurs et transporteurs, volontairement ou involontairement, s'il s'agit d'un accident de circulation, sont au centre des transactions et négociations auxquelles participent activement les populations riveraines. La route attire. Le passage des milliers de voyageurs dans la journée pour certains axes ou de quelques dizaines pour d'autres est une source de revenus pour les populations riveraines. Tout y est exposé lorsque l'on traverse les villages. Produits agricoles, produits forestiers (charbon et bois de chauffe), quelques fois produits artisanaux sont proposés au regard des voyageurs lesquels n'hésitent pas à se les procurer dès que l'occasion se présente. Lorsque le

---

<sup>142</sup> ROITMAN J. 2003 : pp.93-94.

<sup>143</sup> Nom donné aux coupeurs de route.

<sup>144</sup> ANKOGUI-MPOKO G-F et al., 2009 : P. 3.

chauffeur s'arrête pour faire lui-même des achats ou bien lors d'une panne, d'un contrôle policier, chaque voyageur en profite pour se procurer quelque chose qu'il mangera tout de suite ou bien emporter comme provision. NASSA DABIE D-A<sup>145</sup> fait état du même phénomène en Côte-d'Ivoire en rapport à l'érection des barrages routiers sur les grands axes de circulations de ce pays. A l'arrêt les véhicules sont littéralement envahis par les vendeuses et vendeurs proposant leurs produits exposés sur de grands plateaux ou tenus à la main.



**Photo 29: La route comme support de commerce.** Route du Sud, seule voie bitumée entre N'Djaména et le Sud du pays, elle permet donc aux populations d'écouler leurs produits agricoles. Un petit marché s'organise le long de la voie permettant aux voyageurs de s'approvisionner. Au fond sur la photo, chargement des sacs de riz sur un véhicule de voyageurs en partance vers N'Djaména. Ngar-odjilo M., 2006.



**Photo 30: Route encombrée par les marchands.** Arrêt à Kélo, le véhicule se trouve encerclé par les marchands de fruits et autres aliments. La route elle-même, servant de lieu de commerce, est occupée par ces marchands sans se soucier des risques d'accidents. Ngar-odjilo M., 2006

<sup>145</sup> Consommateurs mobiles sur les marchés routiers en Côte-d'Ivoire

Mais la route est aussi un espace de tensions entre usagers. Les accidents de circulation en donnent souvent l'occasion. Quelle que soit la victime, homme ou animal et selon la gravité de l'accident, cela entraîne des conflits qui se règlent parfois sur place. Lors d'un retour d'un voyage de recherche, le véhicule qui nous transportait vient à percuter un cycliste dans un village. En quelques minutes, nous étions entourés par les villageois menaçant. Heureusement que la victime était seulement blessée. Mais il a fallu plusieurs heures de négociation pour calmer les ardeurs des villageois. Dans cet accident assez traumatisant, nous n'avons rien payé, mais cela nous a coûté une nuit dans les locaux de la police de Kélo. C'est le lendemain, en fin d'après-midi, que nous pûmes continuer notre route. Dans un second accident dont j'étais témoin, la « victime » était un bœuf d'attelage. Les propriétaires ont exigé de l'argent en compensation de la perte de l'animal, bien que nous ne fussions pas fautifs. Les gendarmes qui avaient été contactés ont appuyé leurs exigences arguant que nous aurions dû faire attention. L'accident ayant eu lieu dans un village, les propriétaires devaient être dédommagés. Quels que soient nos droits, nous étions obligés de payer. Ces deux expériences d'accident et la gestion qui en a suivi, montrent en effet, les liens que les riverains de la route ont avec celle-ci. La route est un espace qui leur appartient. Un espace sur lequel, ils ont tous les droits, un espace faisant partie intégrante de leur territoire. Cette appropriation de la route par les riverains est plus importante lorsqu'il s'agit du « goudron ». La route goudronnée est perçue comme un signe de développement. Cela ressort dans l'enquête réalisée auprès des voyageurs. Le goudron représente à la fois croissance économique et développement du pays. Et pour les villages traversés par le goudron, celui-ci les hisse au niveau des villes et de la modernité. En effet, la route pouvant faciliter les échanges a favorisé la création d'agglomérations qui par le jeu de la croissance démographique liée au phénomène migratoire s'urbanisent. Occuper la route, marcher en plein milieu de la route est l'expression paradoxale de cette modernité d'où les risques d'accident<sup>146</sup> et des conflits qui s'ensuivent. La route apparaît finalement encombrée par de multiples usagers, fonctions et représentations. Il s'agit de l'éleveur qui la traverse avec son troupeau de bœufs ou de moutons, du riverain qui étale son produit agricole sur « le goudron » pour le faire sécher ou encore du policier qui met sa barrière. Le klaxon dont l'usage est répété semble l'instrument indispensable pour le chauffeur obligé de s'y frayer un chemin. Le voyage devient, en fait, sur ces routes, une

---

<sup>146</sup> Des nouveaux panneaux sont fixés à l'entrée des villages pour sensibiliser à la fois les conducteurs et les populations aux risques d'accidents. Ceux-ci sont accompagnés par la construction des ralentisseurs sous forme de « dos d'âne ». Les panneaux de signalisation sont en fait signe d'urbanisation et de modernité.

véritable aventure où se côtoient le plaisir des rencontres et les risques d'accident et d'agression de toute sorte, la fatigue du voyage et la détente offerte par les arrêts.

## Conclusion

Ce chapitre dont le développement vient à terme s'est proposé d'explorer un certain nombre de questions. Sur la méthodologie, plusieurs outils ont été utilisés pour étudier la mobilité des voyageurs dans le bassin du Tchad. Cela pour lever l'équivoque liée à l'absence des données statistiques officielles. L'enquête réalisée auprès des voyageurs, les données statistiques recueillies à l'aéroport de N'Djaména et au poste de frontière de Kousséri au Cameroun ont permis au delà de la valeur quantitative, d'identifier les motivations des voyageurs dans le bassin du Tchad. Il ressort que les voyages sont motivés en grande partie par la famille dans leur expression « visite familiale » ou « cas sociaux »<sup>147</sup> liés aux événements familiaux (mariage, décès, maladie, etc.). Quelles que soient leurs motivations, les voyages observés dans le bassin du Tchad visent la recherche d'un bénéfice personnel (aide et soutien, santé, sécurité, revenu complémentaire, formation et honorabilité).

Au niveau des pratiques et des représentations, on observe toujours une certaine polarisation sur la famille à travers le *ziguégué* préparé à cet effet et l'hébergement « chez le parent » qui est la formule la plus utilisée par les voyageurs dans le bassin du Tchad. Bien que l'hospitalité ne se monnaie pas, celle-ci reçoit en compensation le *ziguégué*. Toutefois, on observe une certaine autonomisation par la pratique du *fourach* caractéristique d'une culture nomade qui suppose que le voyageur bien qu'il soit dans sa famille peut se libérer de certaines contraintes liées à l'hébergement. En outre, les jeunes scolarisés qui partent étudier à l'extérieur, bien que leur décision soit fondée sur une raison évidente, l'absence d'une structure adéquate de formation, ne cherchent-ils pas à rompre, le temps de leurs études, avec la famille et les contraintes qui y sont liées ? Leur « exil » pourrait être une expérience utile pour eux comme le confirme les jeunes diplômés à l'origine de la création des premières agences de voyage. Par ailleurs, le voyage dans le bassin du Tchad fait apparaître les différentes inégalités à la fois sociales et spatiales qui caractérisent la région. Celles-ci s'observent à travers le choix du véhicule et elles s'imposent dans les itinéraires suivis par les voyageurs. Le choix du type de véhicule au départ de N'Djaména traduit une diversité de l'offre correspondant aux différents budgets de voyage. L'itinéraire, parfois à risque à travers la présence de coupeurs de route

---

<sup>147</sup> Tous les événements liés au décès et maladie sont appelés « cas sociaux ».

sévissant le long d'une piste mal entretenue, s'impose souvent aux voyageurs qui n'a pas le choix dans ce cas du type et de l'état du véhicule d'où le fatalisme qui caractérise souvent les voyageurs.

## **CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE**

Il ressort de cette première partie que le voyage a toujours produit de l'espace géographique. Les gares routières et les étapes de voyages qui sont des arrêts quasi-obligatoires pour les voyageurs en donnent la meilleure illustration. Les gares routières, comme lieu de convergence des voyageurs et d'articulation entre les différentes localités d'un pays, structurent les centres urbains pour leurs fonctions à la fois économiques et sociales. Mais la gare routière n'est pas finalement le passage obligé de tous les voyageurs surtout pour ceux qui possèdent leur véhicule. De ce point de vue, la gare routière est un lieu discriminatoire. Par contre, les différentes étapes en tant que carrefours entre plusieurs axes sont les lieux de passages obligatoires où tous les voyageurs se côtoient avant de continuer un voyage souvent empreint de risque.

En effet, le risque a de tout temps été lié au voyage. Pour le bassin du Tchad, au delà de l'insécurité découlant d'une longue période d'instabilité, le risque est présent simplement à cause de l'état de la route ou du véhicule. Mais les différences culturelles et les expériences personnelles des voyageurs atténuent celui-ci d'où parfois de grands écarts entre la perception et le vécu du risque. Celui-ci est intégré dans le voyage et mieux géré.

A propos du voyage, deux modèles d'organisation se côtoient dans le bassin du Tchad. Un modèle tchadien informel et atomisé fondé sur la « débrouille » face à un modèle camerounais plus formel et entrepreneurial. Cette organisation dichotomique est lié sans aucun doute à la différence de développement qui existe entre les deux pays notamment à travers les ressources disponibles permettant aux opérateurs économiques d'investir dans le secteur et par la construction des routes de meilleures factures favorisant la circulation des véhicules adaptés au transport de passagers. Toutefois, aujourd'hui, on s'achemine vers un modèle unique, celui du formel avec l'apparition de nouveaux acteurs mieux outillés, cela découlant de l'évolution économique récente du Tchad suite à l'avènement du pétrole. Une autre évolution notable est

l'emprise sous-régionale des agences de voyages ce qui à terme favorisera une meilleure circulation des hommes et de leurs biens.

Justement ce pétrole affecte également le voyage en tant que tel et ses premières motivations. Pendant longtemps, considéré comme courroie favorisant le renouvellement des liens familiaux, comme réponse aux incertitudes et difficultés, le voyage devient un loisir. Le déplacement des citadins vers les villages ne procèdent-ils pas aussi d'un certain besoin de se libérer du stress urbain même s'il se situe dans un cadre affinitaire ? Mais le changement le plus notable est le besoin de rupture avec la pression familiale et sociale qui découle des nouvelles motivations des voyageurs dans le bassin du Tchad. Une forme touristique de voyage qui sera traitée dans la deuxième partie de cette thèse.

## **DEUXIEME PARTIE**

**LES MARGES TOURISTIQUES, ESPACE A EVITER**

**OU TERRITOIRE A DECOUVRIR ?**

Le tourisme, depuis quelques années avec le développement des transports, l'augmentation des revenus des citadins d'abord dans les pays développés d'Europe et d'Amérique, puis en Asie-Pacifique, est devenu un phénomène mondial tant au niveau de pratiques qu'au niveau de l'occupation de l'espace. Presque toutes les parties de la terre sont aujourd'hui visitées par les touristes. Toutefois, la carte touristique mondiale comporte encore des parties blanches, non seulement parce qu'elles ne sont pas visitées mais surtout parce que le nombre de visiteurs internationaux y est si minime qu'elles paraissent absentes et exclues de cette cartographie. Elles sont sur les marges du tourisme, lesquelles, du point de vue des pratiques touristiques, constituent un paradoxe en ce sens qu'elles sont à la fois rêvées contrairement à des espaces encombrés par le tourisme et tout autant craint en raison de leur isolement donc synonyme de dangerosité.

Cette deuxième partie se décline en trois chapitres. Le chapitre quatre, plutôt conceptuel, introduit la notion de marge. Il vise à cerner les contours. Du point de vue géographique, quels sont les espaces considérés comme marges ? Les marges traduisent-elles une certaine réalité touristique ? Peut-on parler de marge touristique ? Le bassin tchadien est perçu comme une région à risque en raison des nombreux conflits qui s'y déroulent. L'image négative de cette région s'est progressivement construite à travers les articles parus dans les journaux occidentaux. L'apparition d'Internet, à travers ses forums et réseaux sociaux, n'a fait qu'amplifier cette représentation. Mais est-ce l'unique représentation ? Le bassin tchadien en dépit de sa mauvaise image possède des ressources touristiques diversifiées. Comment celles-ci s'articulent-elles ?

Le chapitre 5, en abordant le concept de ressource territoriale, présente le rapport tourisme-population locale et fait un état des lieux du secteur touristique du bassin. Comment les populations appréhendent-elles le tourisme ? Considèrent-elles ce secteur comme une ressource territoriale ? Quelles politiques touristiques pour le Tchad et le Cameroun ? Quels sont les résultats ? Tel est le fil conducteur de ce chapitre.

Enfin, un dernier chapitre aborde la question des pratiques touristiques. Des pratiques occidentales à l'aune du risque. Celles-ci se répercutent sur l'espace permettant de construire une typologie. Les pratiques touristiques sont aussi celles des Africains à travers un tourisme régional à l'exemple des Tchadiens qui séjournent au Cameroun, notamment à Maroua. Ou



sont-elles des pratiques différentes de celles des touristes européens mais qui traduisent une certaine modernité et qui parfois s'ignorent et se chevauchent ?

## Chapitre IV

### Marges touristique, construction d'images et ressources

Le bassin du Tchad se trouve dans ce qu'il convient d'appeler une marge touristique. Ce chapitre vise à donner un sens à cette notion géographique qu'est celle de marge. Mais la marginalité n'est-elle pas souvent liée à une absence de visibilité ? Le fait qu'un espace soit peu connu ne conduit-elle pas les gens d'en avoir une perception négative ? Quelle est la part des médias dans cette production d'image ? Ce chapitre se pose ces questions par la mise en lien des principaux éléments de la production touristique (image, ressources et acteurs).

#### 4.1. Marge touristique, un concept géographique

Le terme marge est polysémique. Le dictionnaire *le petit Larousse illustré*,<sup>148</sup> lui donne trois acceptions différentes. Ainsi, la première définit, la marge comme un espace blanc laissé autour d'une page imprimée ou écrite. Une autre définition donne à la marge le sens de périphérie d'un système, d'une tendance, d'un groupe. Enfin en géographie physique, la marge continentale est désignée comme un ensemble formé par une plate-forme continentale et la pente continentale qui la limite. Ces différentes acceptions sont à la fois géographiques, lorsqu'elles évoquent l'espace, la limite et la frontière, tout autant sociologiques lorsqu'elles connotent un groupe en opposition à un système plus important. En effet, du point de vue sociologique, l'expression « en marge » ou bien l'adjectif marginal ou encore le substantif « marginalité » connotent une certaine négation, une rupture par rapport à un ordre ou un système bien organisé ou bien encore la difficulté d'intégration d'un groupe par rapport à un autre plus important. PAUGAM S. (1996) souligne que « la marginalisation dans l'acception courante, renvoie au problème de décrochage d'une population défavorisée qui s'intègre mal aux structures globales de la société moderne ». Mais la problématique de la marge procède d'une certaine représentation qu'il souligne encore en ces termes « la phase ultime du déclassement est la stigmatisation, car *aux yeux d'autrui*, l'individu en marge devient très vite un incapable, un fainéant ». Nous mettons en gras l'expression « **aux yeux d'autrui** » pour

---

<sup>148</sup> Il s'agit de l'édition 2011

rendre compte que la marge est bien une représentation. Le territoire de ceux qui sont en marge devient « **négatif** » et au niveau de la territorialisation qu'interviennent les géographes.

La géographie utilise la notion de marge dans ses deux acceptions : géographique et sociologique. Selon SORRE M., cité par LUSSAULT M. (2003, 114), le climat et le milieu, en général, déterminent les limites de l'écumène et « les marges de tolérance où jouent les possibilités d'adaptation des organismes humains ». LEVY J. (2009, 123) souligne que « seules les aires sans présence humaine stable (et cite) les déserts froids ou arides restés aux marges de l'écumène ne connaissent pas de société rurale ». GAY J-C. (2003), en définissant la notion de discontinuités, distingue celles qui se présentent sous formes de lignes de celles qui forment de surfaces « telles les marges ». Les marges sont présentées dans les différentes énonciations comme de surfaces, des espaces se caractérisant par une absence ou faiblesse de présence humaine. La notion d'écumène semble s'opposer donc aux marges. RETAILLE D. (2003) souligne le caractère inhabité du désert du fait, il le précise bien, « de la difficulté pour les hommes à s'y installer en sociétés viables. Comme marges de l'écumène, les déserts constituent des réserves d'espaces, voire des refuges... ». DAGORN R. (2003) en parlant du concept de l'économie-monde qualifie celle-ci comme un espace territorial ayant toujours comme centre une ville dominant se partageant selon un gradient (cœur, semi périphéries, périphéries et marges).

HUGON P. (2009) dans son ouvrage intitulé *géopolitique de l'Afrique* consacre tout un chapitre sur le thème de la marginalisation. Ce continent selon lui « est intégré dans le système-monde tout en étant à ses marges » introduit-il. Cela s'expliquant par le fait, le précise-t-il, que l'Afrique soit en marge des flux commerciaux et financiers à travers un certain nombre de critères : perte de compétitivité, l'accès limité aux marchés internationaux auxquels s'ajoutent un endettement permanent et une faible attractivité des investissements directs étrangers complétés par une fracture cognitive, numérique et scientifique ainsi qu'une insertion dans une mondialisation criminelle.

C'est donc fort de tout cela que des géographes faisant une typologie des espaces touristiques ont entrepris de classer certains pays comme « non touristiques » (DUHAMEL P. et SACAREAU I., 1998) ou bien employé le terme de « périphérie touristique » (LOZZATO-GIOTART J-P. 2003) avec des critères bien différents. DUHAMEL P. et SACAREAU I. pour réaliser une typologie de l'espace touristique mondial ont défini huit critères regroupés en

deux catégories : des critères descriptifs et des critères dynamiques que résume le tableau suivant :

**Tableau 29 : Critères de typologie des espaces touristiques**

	Niveau1	Niveau2	Niveau3	Niveau4	Niveau5
<b>Fréquentation(a)</b>	10.000 et plus	De 1.000 à 9.999	De 100 à 999	De 20 à 99	Moins de 20
<b>Recette (b)</b>	1000 et plus	De 500 à 999	De 100 à 499	De 50 à 99	Moins de 50
<b>Nombre d'hab/tour</b>	De 0.1 à 1	De 1 à 9	De 10 à 99	100 et plus	-
<b>Recettes en % du PIB</b>	5% et plus	De 2.5 à 4.9	De 1 à 2.4	0.5 à 0.9	Moins de 0.5
<b>Croît fréquentation (c)</b>	500 et plus	De 250 à 499	De 150 à 249	De 100 à 149	Moins de 100
<b>Croît du nombre d'hab/tour</b>	33 et moins	De 34 à 65	De 66 à 99	100 et plus	-
<b>Croît des recettes</b>	500 et plus	De 300 à 499	De 200 à 299	De 100 à 199	Moins de 100
<b>Croît des recettes en % du PNB</b>	300 et plus	De 150 à 299	De 100 à 149	De 50 à 99	Moins de 50

*Duhamel P. et Sacareau I., (1998)*

Les critères retenus tiennent compte, pour ce qui concerne, la catégorie descriptive de l'état touristique d'un pays c'est-à-dire de la fréquentation touristique internationale, des recettes du tourisme international, du nombre d'habitants/touriste et de la place des recettes dans le PNB. Par contre les critères dynamiques rendent compte de la croissance de la fréquentation et des recettes internationales, de la diminution ou non du nombre d'habitant/touriste et du renforcement de la place de recettes touristiques dans le PNB. Le problème est que les critères retenus datent de 1995 pour la première catégorie et d'une période de 10 ans (1985 à 1995) pour les critères dynamiques. D'après ces critères, les pays « non touristiques », même si les auteurs eux-mêmes trouvent que le terme soit « peut être abusif », sont classés au niveau 4 et 5 conformément au tableau 29 correspondant à une « place absolue et relative très faible du tourisme ». Pour ces pays, on observe également un déclin des critères dynamiques. Toutefois la question qu'on est amenée à poser repose sur la validité actuelle des critères formulés il y a 25 ans ? Il faut souligner que depuis lors, la part du continent africain dans les arrivées touristiques n'a cessé de croître. Elle est passée de 1,4% en 1995 à 3,2% en 2010. Par ailleurs,

l'Afrique connaît une croissance annuelle la plus forte en termes d'arrivées internationales. Celle-ci est de 6,4%.

LOZATO-GIOTART J-P. (2005) développe la notion de « périphérie touristique » pour réaliser une typologie des espaces touristiques. Une typologie assez complexe objet de la deuxième partie de son ouvrage définissant quatre critères qui sont les suivants :

- La nature de l'activité touristique, c'est-à-dire le type dominant auquel se rattache l'espace ou le foyer d'accueil ;
- Le plus ou moins grand nombre de touristes présents sur le territoire d'accueil ;
- Le caractère fonctionnel de l'espace ou du foyer d'accueil, plus ou moins polarisé et plus ou moins constitué de noyaux destinés aux fonctions de service d'hébergement ;
- La spécialisation touristique plus ou moins marquée de l'espace ou du foyer d'accueil par rapport à d'autres types de fonctions ou d'activités non touristiques. LOZATO-GIOTART J-P., (2005, 97).

La notion de « périphérie touristique » découlant de ces critères se construit elle-même autour de deux types : la proche et la lointaine périphérie. Ni l'une, ni l'autre ne traduisent l'espace constitué par le bassin du Tchad tout comme les critères retenus à l'exception du second plus quantitatif. Par conséquent, si on décidait de réaliser un exercice de cartographie des espaces touristiques à partir de la typologie définie par celui-ci, on établirait une carte touristique mondiale qui ressemblerait aux planisphères des grandes périodes d'exploration ce qui est contraire au discours sur la mondialisation du tourisme. Cette même remarque pourrait être faite pour la notion de pays « non touristique » un terme abusif que DUHAMEL P. et SACAREAU I. le reconnaissent.

De tout ce qui précède, d'une part l'appropriation de la notion de marge par la géographie et les lacunes que contiennent les typologies des espaces touristiques formulées par DUHAMEL P., SACAREAU I. et LOZZATO-GIOTART J-P., nous proposons la notion de « marge touristique » pour désigner toutes ces régions qui connaissent des situations similaires au bassin du Tchad. Pour paraphraser HUGON P., le bassin du Tchad est intégré dans le système-monde tout en étant dans ses « marges touristiques ». Par conséquent les marges touristiques peuvent être définies selon des critères tout autant objectifs que subjectifs qui se présentent de manière suivante :

- Une faiblesse quantitative du flux touristique international tant au niveau des arrivées que de celui des recettes ;

- Une absence d'image touristique « évocatrice » pouvant alimenter l'imagination des voyageurs ;
- Une ignorance du tourisme par les populations locales qui est marquée par une absence de culture touristique ;
- Une faiblesse ou une absence d'une offre touristique se traduisant par des dépenses moyennes très faibles de la part des touristes ;
- Une prépondérance d'un tourisme d'affaires souvent localisé dans la capitale.

En partant d'apports scientifiques et notamment des géographes, on pourrait dire que les marges touristiques sont des espaces certes de faible fréquentation touristique mais qui se caractérisent surtout par une faible implication des populations locales qui ignorent en grande partie le secteur. C'est cela qui semble caractériser le bassin du Tchad.

#### **4.2. Journaux et Internet, la production des images**

L'une des explications à la faible fréquentation touristique du bassin tchadien est son absence d'image touristique. Cette faiblesse de fréquentation est liée à l'instabilité politique et à la violence qui caractérisent la région. L'image dominante est celle d'un conflit récurrent, elle-même produite, même si elle procède d'une certaine réalité, par les différents médias qui influencent la perception des gens et ce durablement. En effet, une image qui est ancrée dans l'esprit de personnes laisse pendant longtemps des traces qui ne s'effacent que lorsque celles-ci sont confrontées à d'autres réalités. CARON-MALENFANT J. (2002) a étudié ce lien entre image et fréquentation touristique. Elle définit l'image comme « simplification de la réalité » pour mieux comprendre et ordonner ce qui serait complexe à aborder. L'image est donc synonyme de représentation. En citant MARIN L. (1993). Elle précise que l'image est une « énonciation puissante d'une absence. Elle présente une chose qui n'est pas là ! ». Ne dit-on pas que « les absents ont toujours tort ? ». Les absents dans ce cas sont les pays africains et notamment ceux du bassin du Tchad. Une absence médiatique ne permettant pas à ces derniers de donner une autre information que celle fournie par les médias occidentaux. Il faut relever, dans les citations énoncées, la subjectivité dans la construction imaginaire qui implique parallèlement que celle-ci est faite par « l'autre ». S'il est vrai qu'en marketing, on peut se construire une image ; celle-ci produite, avec parfois beaucoup de frais, vise « l'autre ». Construite en fonction de certaines normes, l'image reflète les valeurs et les croyances en vigueur dans une société (CARON-MALENFANT J., 2003).

CARTER S. (1998), en étudiant la question de la construction social du risque, donc de sa représentation, montre la perception que les voyageurs et les touristes se font de l'Afrique et de l'Asie. Celle-ci est fondée sur ce qu'il appelle lui-même « cultural artefacts self-consciously » qui détermine la perception de gens. Il le souligne en ces termes : « the city is also divided into « safe and dangerous » urban areas with particular districts being clearly identified as “risky” for the visitor ». En continuant son analyse, il ajoute : “indeed travellers’ desire to visit or avoid particular regions will be based, in part, on a mental representation of the difference between “home” and distant areas. Some of these representations will refer to the perceived safety or danger of a region and the risks it may pose to the visitor”<sup>149</sup>. Les recommandations données par les sites web des Ministères des Affaires étrangères découlent donc de cette représentation où certaines régions de la terre sont colorées en vert considérées comme « sécurisées » et d'autres en rouge ou orange supposées « dangereuses ». Le bassin du Tchad tout comme d'autres régions africaines subissent ce classement considéré comme injuste ou tout au moins découlant d'une mauvaise appréciation de l'insécurité ou de l'instabilité politique. C'est ce que souligne CARON MALENFANT en citant RICHTER L-K.<sup>150</sup> « l'un des problèmes les plus communs de l'instabilité politique et du tourisme, c'est que la violence ou le conflit épisodique, éloigné des zones touristiques, reçoit tant d'attention de la part des medias qu'il semble que la nation entière est submergée par la violence...l'ignorance géographique est alors une composante du problème, car peu de témoins ou de voyageurs potentiels peuvent discerner les zones de conflit de celles qui ne le sont pas ». Le classement de certaines régions relève t-il d'une mauvaise appréciation des pays occidentaux, notamment du Ministère Français des Affaires étrangères comme le clament les responsables africains mais aussi certains tour-opérateurs. Le Ministre Nigérien du Tourisme et de l'Artisanat le confirme en ces termes : « Ce n'est pas une raison pour mettre un embargo sur le pays [...] En tant que responsable en charge du tourisme, je dis qu'il faut être rassuré en venant découvrir le Niger »<sup>151</sup>. Y'a-t-il similarité avec les notes attribuées par les agences de notation concernant certains pays occidentaux développés comme le Japon ou les Etats-Unis en 2011 ? Les réactions de l'administration américaine de Barack Obama qui souligne que le déclassement de la note des Etats-Unis de 3A à 2A+ relève d'une mauvaise appréciation des chiffres par l'agence de notation différent-elles de celles des pays

<sup>149</sup> CARTER S., (1998) : pp. 349-358.

<sup>150</sup> RICHTER L-K., (1992) : pp. 35-46 ;

<sup>151</sup> Interview réalisée par la *voix du SITHO* (Salon International du tourisme et de l'Hôtellerie de Ouagadougou) dans son n°20, octobre 2011.

africains ? La réaction de l'administration américaine vise à préserver une certaine image des États-Unis. Il s'agit pour les pays Africains et Occidentaux d'une question de crédibilité.

CARON-MALENFANT J. dans son article montre le rôle combien important des médias dans la construction des images. Elle souligne que ces médias, intervenant dans la reproduction des idées dominantes, sont dotés d'une crédibilité leur conférant le statut d'unique source d'information valable auprès de la population. Elle ajoute que le degré de sensationnalisme proposé par les médias contribue à la création d'un imaginaire populaire, marqué par le caractère spectaculaire des événements présentés. Le citoyen moyen dépend des médias de communication pour se forger une idée du monde (CARON –MALENFANT J. 2002). Ces affirmations se confirment lorsque l'on étudie le cas du bassin du Tchad. L'image de cette région est sans doute liée au traitement par les médias de l'information la concernant. En s'inspirant d'une démarche qu'elle propose et qui consiste à étudier les titres d'articles de journaux publiés sur une période donnée, dans un échantillon de quotidiens à grand tirage, on peut se faire une idée de l'image que véhiculent ceux-ci. La méthode consiste ensuite à analyser les libellés d'articles en fonction de deux critères : le nombre des articles par catégories (politique, économie, société, voyages) et le caractère incitatif, dissuasif ou neutre du libellé du point de vue du tourisme. En s'inspirant donc de cette méthode trois journaux français ont été étudiés. Il s'agit de : *le Monde*, *le Figaro* et *Libération*. Les articles retenus portant sur le Tchad et le Cameroun ont été publiés entre janvier 2006 à juillet 2011 sur les sites web de ces trois journaux. Toutefois, pour établir une meilleure comparaison, le même exercice est réalisé sur Tahiti.

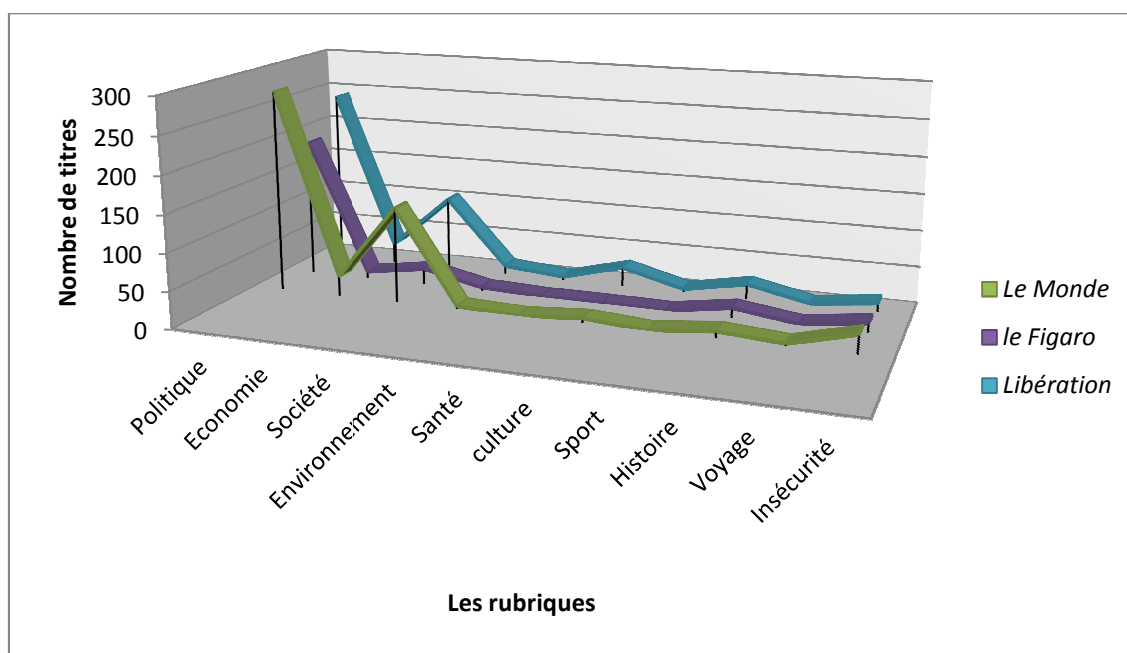
**Tableau 30 : Publications de la presse française sur le Tchad (de janvier 2006 à juillet 2011)**

<b>Rubrique</b> <b>Titre</b>	Politique (nombre d'articles)	Economie (nombre d'articles)	Société (nombre d'article s)	Environnem ent (nombre d'articles)	Santé (nombre d'articles)	culture (nombre d'articles)	Sport (nombre d'article s)	Histoire (nombre d'article s)	Voyage (nombre d'articles)	Insécurité (nombre d'articles)	Total (nombre d'articles)
<i>Le Monde</i>	276	27	130	3		6		9	3	25	479
<i>Le Figaro</i>	190	9	22	4	1	1		13	1	12	253
<i>Libération</i>	241	28	102	11	4	26	4	20	2	12	450
<b>Total</b>	<b>707</b>	<b>64</b>	<b>254</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>49</b>	<b>1182</b>

*Ngar-odjilo M., 2011*



**Figure 33: Les rubriques traitées par la presse française sur le Tchad.**



Les trois journaux français ont publié 1182 articles sur la période étudiée dont les titres sont consacrés au Tchad. On s'aperçoit que la rubrique politique vient en tête avec environ sept cent titres d'articles, suivie de celle consacrée à la société. Les rubriques portant sur l'économie, la culture, l'histoire et le voyage qui pourraient être incitatifs par rapport au tourisme sont faiblement traitées dans les journaux français. Le Tchad est plutôt connu sous l'angle politique. L'instabilité politique et la violence qui s'en est suivie durant cette période sont les plus analysées dans les différents titres. Une analyse plus fine montre que cette rubrique politique a porté à 55% sur la crise du Darfour, 45% sur les violences internes liées aux différentes rébellions et seulement 5% sur le processus démocratique engagé à partir des années 1990. La crise du Darfour a fait plus de dégâts à l'image du Tchad. En effet, en Amérique tout comme en Europe, notamment en France, le Tchad est perçu par rapport à ce conflit. Cette crise a le plus mobilisé la presse avec des traitements très différents entre les deux continents. Au Etats-Unis, la presse en relayant son gouvernement a parlé en termes de génocide<sup>152</sup>. Les gouvernements des pays occidentaux pour avoir l'appui de leur opinion publique dans leurs engagements ont dû faire une importante campagne médiatique. Les ONG humanitaires ont utilisé les mêmes moyens pour mobiliser les fonds nécessaires à leur intervention dans les camps de réfugiés installés à l'Est du Tchad. Par ailleurs, les 254

<sup>152</sup> Plusieurs personnalités politiques et cinématographiques américaines, notamment Barack Obama, encore sénateur, ont visité les camps de réfugiés.

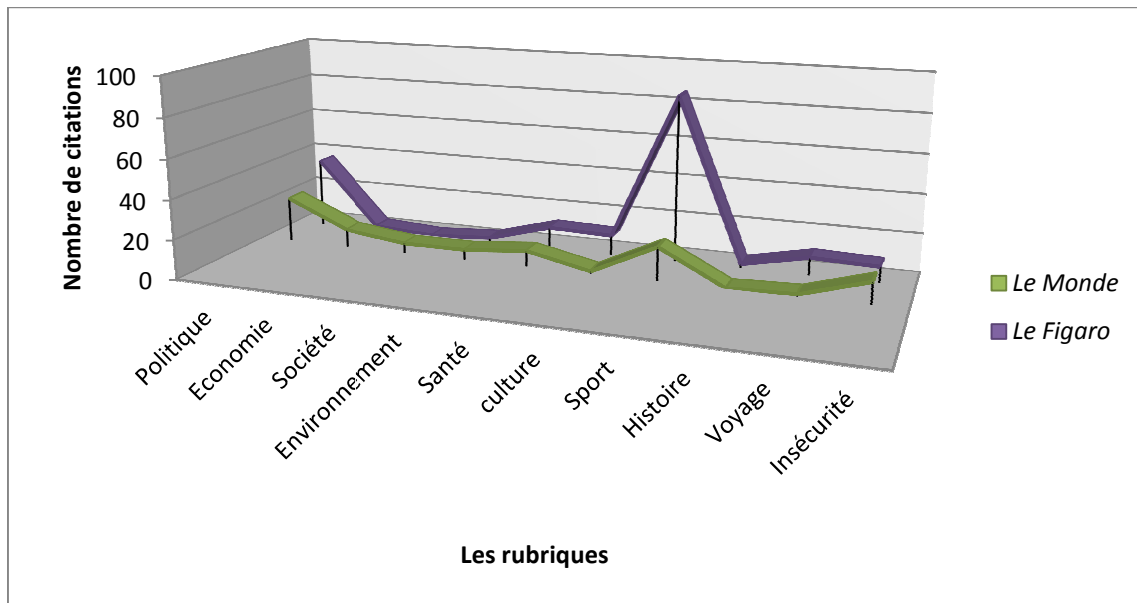
articles portant sur la « société » on été consacrés aux déboires de l'ONG humanitaire « l'Arche de Zoé », même s'ils ont eu des implications politiques. La comparaison du tableau avec celui du Cameroun et de Tahiti permet de comprendre l'écart de fréquentation entre les deux pays.

**Tableau 31: Publications de la presse française sur le Cameroun (De janvier 2006 à juillet 2011)**

<b>Rubrique Titre</b>	Politique (nombre d'articles)	Economie (nombre d'articles)	Société (nombre d'articles)	Environnement (nombre d'articles)	Santé (nombre d'articles)	culture (nombre d'articles)	Sport (nombre d'articles)	Histoire (nombre d'articles)	Voyage (nombre d'articles)	Insécurité (nombre d'articles)	Total (nombre d'articles)
<i>Le Monde</i>	23	9	5	5	8	1	17	0	1	11	80
<i>Le Figaro</i>	36	2	0	2	11	10	85	2	9	8	165
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>102</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>245</b>

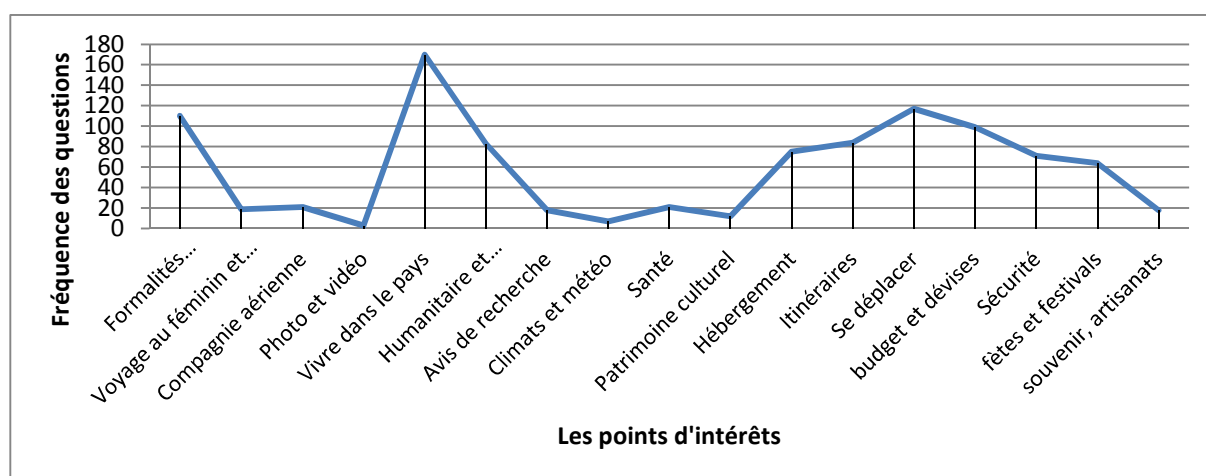
Source : Ngar-Odjilo M., 2011

Figure 34 : Le Cameroun et la presse française



Bien que pour le Cameroun, il n'y ait que deux titres, *le Monde* et *le Figaro*, la différence avec le Tchad apparait de manière évidente. Le sport est la rubrique la plus traitée par les deux journaux. La politique quant à elle semble n'avoir pas suscitée beaucoup d'intérêt pendant la période mentionnée. Par contre la participation du Cameroun aux différentes compétitions internationales et régionales et la renommée de certains de ses sportifs (Samuel E'too) ont beaucoup plus intéressées. Le Cameroun est perçu à travers son sport et la performance de ses sportifs sur le plan international. C'est un avantage certain par rapport à l'intérêt que portent les touristes à ce pays. Cela se confirme à travers les questions et autres sollicitations formulées dans les forums de voyage.

**Figure 35: Les interrogations sur le Cameroun sur le site "voyage forum", de juin 2003 à novembre 2011.**



Le graphique qui représente les différentes questions posées par les internautes dans le site web « Voyage Forum » montre bien cet intérêt et traduit le projet du voyage vers le Cameroun qu'expriment ceux-ci. Un grand nombre d'internautes ont posé des questions sur les possibilités de vivre au Cameroun. Puis leurs intérêts sont orientés vers des interrogations que tout touriste ayant un projet de voyage pourrait poser : les formalités d'entrée, l'hébergement, les itinéraires, le budget de voyage, la sécurité, les fêtes et festivals et enfin l'achat de souvenirs artisanaux. La fréquentabilité d'une destination pourrait donc se traduire par l'importance quantitative et qualitative de la fréquence de questionnements des internautes. Par qualitatif, il faut entendre les questions ayant un lien direct avec un projet de voyage touristique et/ou professionnel.

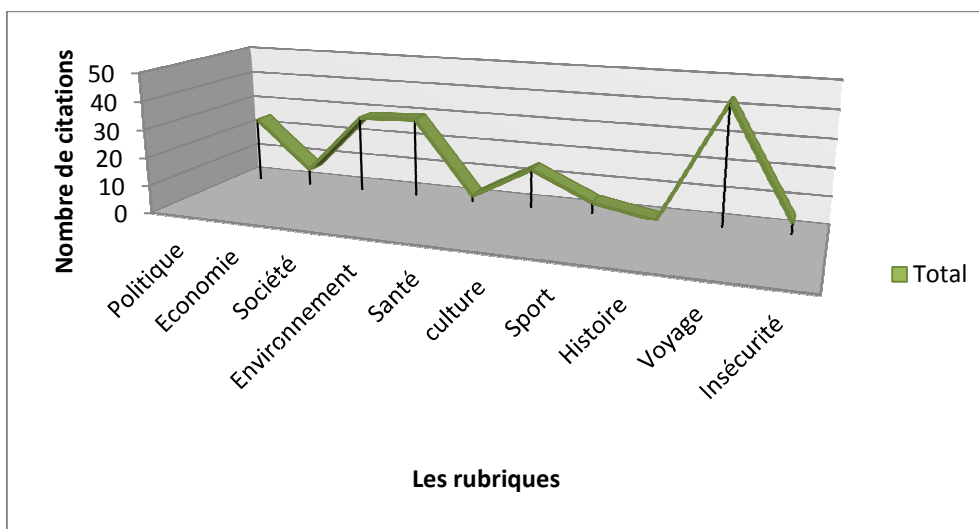
En utilisant les mêmes outils pour analyser la situation de Tahiti, on observe que sur la même période, la presse française en a parlé peu, bien que l'île soit un département français d'Outre-mer. Les questions politiques ont été très peu traitées tout comme les autres rubriques. Seule la rubrique « voyage » sort du lot. Celle-ci a continué pendant la période mentionnée à parler de ce territoire en tant que destination touristique à travers certainement une grande disponibilité d'informations. C'est ce qui ressort à travers la figure 37 représentant les interrogations des internautes publiées dans le site web *voyage Forum*.

**Tableau 32 : Publications de la presse française sur Tahiti de janvier 2006 à juillet 2011**

<b>Rubrique Titre</b>	Politique (nombre d'articles)	Economie (nombre d'articles)	Société (nombre d'articles)	Environnement (nombre d'articles)	Santé (nombre d'articles)	culture (nombre d'articles)	Sport (nombre d'articles)	Histoire (nombre d'articles)	Voyage (nombre d'articles)	Insécurité (nombre d'articles)	Total (nombre d'articles)
Monde	3	1	6	2	0	4	0	0	5	1	22
Figaro	5	1	18	18	2	7	2	0	33	2	88
Libération	16	4	4	9	0	3	2	0	5	1	44
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>154</b>

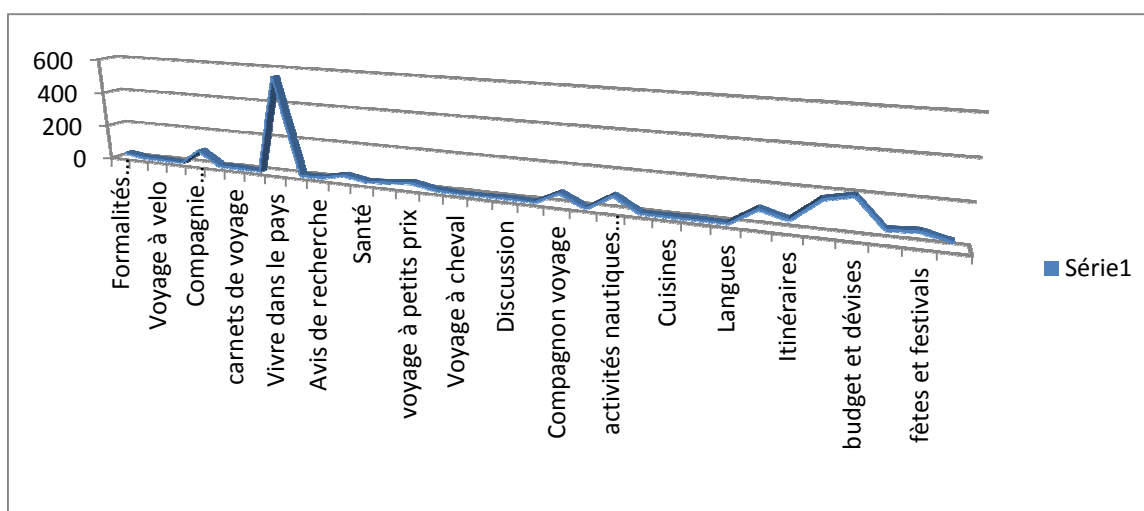
*Source : Ngar-Odjilo M., 2012*

**Figure 36 : Tahiti vu par la synthèse de la presse française**

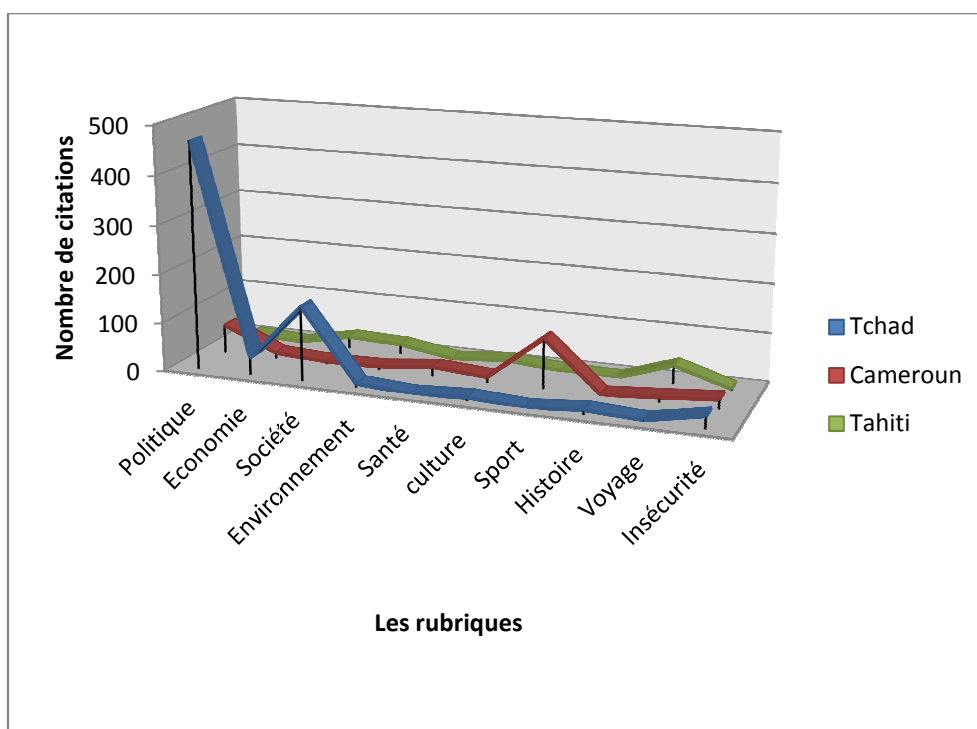


La figure 37 fait apparaître en effet une plus grande connaissance de Tahiti par les internautes intéressés par ce territoire d'où la configuration du graphique. Celui-ci est presque lisse en dehors de quelques « aspérités » portant principalement sur les informations relatives au désir d'y vivre et secondairement sur les itinéraires touristiques et le budget du voyage. Une comparaison avec la figure 35 qui traite des mêmes interrogations mais sur le Cameroun, fait apparaître une grande différence déjà au niveau de la configuration des graphiques et révèle un plus grand besoin d'informations en ce qui concerne le Cameroun et qui se traduit par une insuffisance d'ouvrages et de guides susceptibles d'apporter des réponses à ceux qui sont intéressés par ce pays. Il se pose en fait la problématique de la notoriété des destinations comme le Cameroun et le Tchad.

**Figure 37 : les interrogations des internautes sur Tahiti dans Voyage Forum (de 2006 à 2011)**



**Figure 38 : Le Tchad, le Cameroun et Tahiti vus par la presse française de janvier 2006 à juillet 2011**



A partir de la méthode proposée par CARON-MALENFANT, l'analyse des trois journaux français permet de tirer les conclusions suivantes :

- Le Tchad, de manière globale, a focalisé le plus d'intérêt des journaux français que le Cameroun et Tahiti dans la même période et ce à travers le nombre d'articles qui lui sont consacrés. La rubrique « politique » se trouve en tête et compte tenu du conflit que le pays a connu, cette rubrique ne pourrait porter que sur cela. Par conséquent, on peut formuler l'hypothèse que la couverture médiatique sur le Tchad n'a pu avoir qu'un impact négatif sur l'image du pays.
- Le Cameroun et Tahiti, ont certes été traités par les mêmes médias mais dans une moindre mesure notamment par le nombre d'articles qui leur aient été consacrés. Le Cameroun a plus bénéficié de la performance de son sport dans sa globalité et Tahiti comme destination de voyage à travers les articles consacrés à cet effet dans les journaux français. Quoique les informations sur ces deux derniers soient incitatives par rapport au tourisme, elles sont toutefois très inégales. Cela apparaît à travers les interrogations des internautes sur le plan quantitatif d'abord et qualitatif ensuite. Le fait que le nombre des internautes à s'intéresser à Tahiti soit plus important donne un avantage certain à ce territoire comme destination touristique. Sur le plan qualitatif, la notoriété de Tahiti est acquise et connue. Cela se traduit d'ailleurs par le fait que les gens se posent moins de



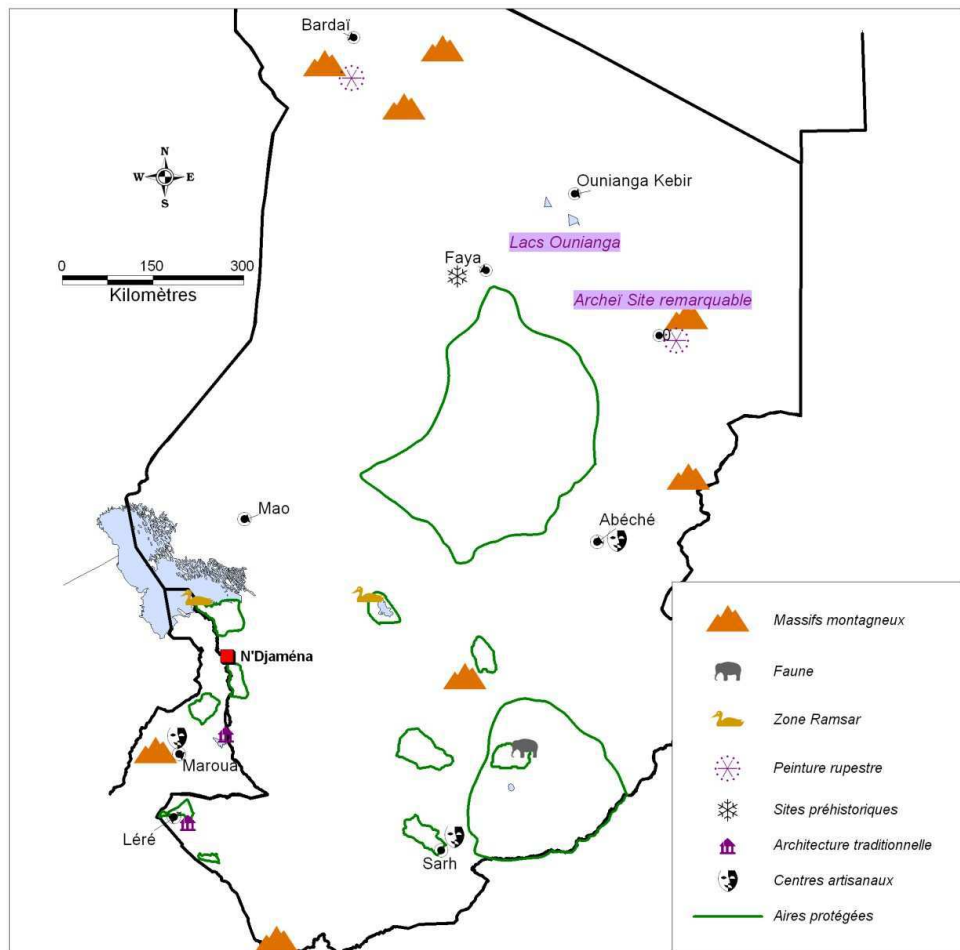
questions à son sujet. Ce qui n'est pas de tout le cas pour le Cameroun. L'intérêt pour ce pays est certain, mais les voyageurs se posent énormément de questions indispensables à la préparation d'un voyage en « terre peu connue ». Il y a certes un désir d'aller au Cameroun, mais celui-ci est empreint de quelques inquiétudes. Ce qui suppose que la notoriété du ce pays n'est pas encore suffisante pour rassurer tous les touristes.

#### **4.3. Le tourisme dans le bassin du Tchad entre discours et réalités**

Comment le tourisme est-il perçu dans le bassin du Tchad ? Telle est la question à laquelle, ce paragraphe répond. Entre les discours officiels montrant l'intérêt des autorités politiques pour ce secteur perçu comme un instrument de réduction de la pauvreté et les actions sur le terrain souvent très faibles, il existe un grand écart. Certes le bassin du Tchad possède d'importantes potentialités touristiques, mais l'éloignement des sites ayant un réel intérêt par rapport aux centres de décision, les capitales, qui sont également les principales entrées et sorties semble être une première explication de cet écart entre discours et actions. Cette problématique de l'éloignement des sites donc de l'accessibilité est liée en fait à celle de l'aménagement du territoire de la majorité des pays africains. Un aménagement favorisant le développement des grands centres urbains au détriment des campagnes qui possèdent les principales ressources touristiques ; une politique d'aménagement traduisant les inégalités entre les différentes composantes territoriales du pays. Le fossé s'élargit davantage entre les discours et les projets, et l'appréhension du phénomène touristique par les populations locales. Celles-ci ont, en effet, une attitude très mitigée à l'égard du tourisme se situant entre une ignorance totale du secteur, une méfiance et un intérêt certain. Cette différence d'attitude traduit une réalité observée partout sur le continent africain, celle d'une inégalité dans le développement du tourisme selon les pays se traduisant par son appropriation ou non par les populations locales.

#### 4.3.1. Analyse des ressources touristiques dans le bassin du Tchad

Carte 11 : Ressources touristiques dans le bassin du Tchad



Pour analyser les ressources touristiques, la méthode a consisté à faire un inventaire sur la base d'un certain nombre de documents. Il ne s'agit pas d'un inventaire exhaustif qui demanderait des moyens importants et des longues journées de terrain vue l'étendue de notre zone d'étude : l'ensemble du Tchad et l'Extrême-Nord Cameroun. Pour ce faire, sont utilisés les documents officiels, tels que des rapports provenant des départements du tourisme des deux pays, des rapports des missions, des guides touristiques. Tout cela a été complété par des observations partielles de terrain. Il faut souligner que pour le Tchad aucun inventaire des ressources touristiques n'a été réalisé depuis l'indépendance de ce pays en 1960<sup>153</sup>. Au Cameroun, un inventaire a été effectué par les services du tourisme. Mais la méthode a été contestée par LOULOE J. (2008, 113) car n'ayant pas été confié à des spécialistes d'où des

<sup>153</sup> Un inventaire a été réalisé par l'Office Tchadien du Tourisme au second semestre 2011 et a permis de constituer une base de données.

nombreuses lacunes. Toutefois, au Cameroun il existe une liste exhaustive des sites touristiques. Le tableau 33 présente un panorama des documents consultés. Ceux-ci sont dominés par les rapports de mission révélant l'intérêt porté au tourisme à travers un certain nombre de projets devant être mis en œuvre dans la région. Des projets qui sont en réalité des *qat qat sakit*<sup>154</sup>. Les documents de promotion, quant à eux sont moins nombreux mettant en exergue le paradoxe du tourisme au niveau du bassin du Tchad : d'importantes ressources qui sommeillent en l'absence d'une valorisation et d'une promotion.

Comme il a été souligné à l'introduction générale, des observations de terrain ont été effectués aussi bien dans le cadre de projet de recherche que lors des missions de consultation dans le Mayo-Kebbi Ouest. Les deux projets ont permis d'observer le potentiel touristique de l'Extrême-Nord Cameroun régulièrement traversé par l'équipe de recherche à l'aller comme au retour de la partie Sud-Ouest du Tchad. Les différents passages à l'Extrême-Nord Cameroun lors de ces missions ont permis de rencontrer certains acteurs du tourisme de la région.

Il s'agit dans ces paragraphes qui suivent de présenter les ressources touristiques au niveau du Tchad puis de faire le même exercice pour l'Extrême-Nord Cameroun.

---

<sup>154</sup> Expression tchadienne qui se traduit par « paperasse » montrant le peu de considération accordée à tous ce qui est discours.

**Tableau 33: Source documentaire pour l'inventaire de ressources touristiques dans le bassin du Tchad**

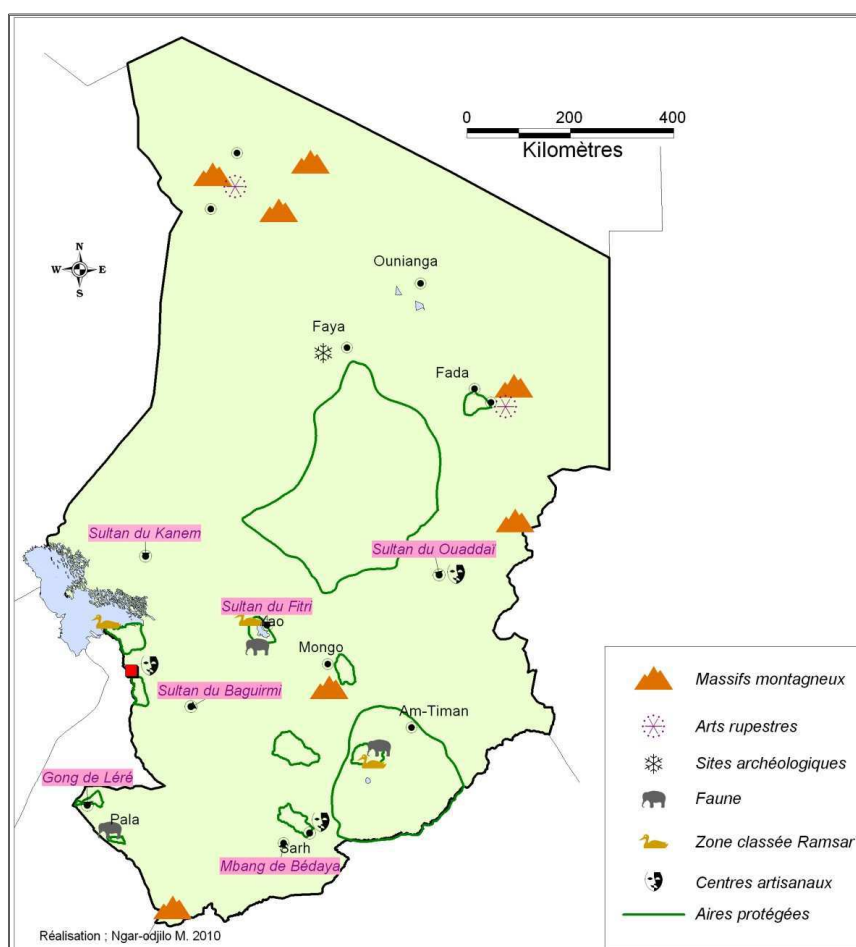
<b>Nature du document</b>	<b>Titre du document</b>	<b>Provenance</b>	<b>Année</b>
Document stratégique	Plan d'aménagement du Parc National de Manda	Direction des Parcs Nationaux, des Réserves de Faune et de la Chasse	2010
Rapport	Dossier ORCHAPE « Camp Kouri »	ORCHAPE	2010
Convention	Convention cynégétique dans le département du Barh Sinianka-Minia	Association Chasse et Nature	2009
Ouvrage	Le tourisme culturel au Cameroun	ONOMO ETABA/ Harmattan	2009
Document stratégique	Plan de gestion du Parc National de Zakouma et de sa périphérie	Direction des Parcs Nationaux, des Réserves de Faune et de la Chasse	2008
Rapport d'activités	Activités annuelles, exercice 2008	Délégation provinciale du tourisme de l'extrême-Nord Cameroun	2008
Brochure	Parcs et réserves du Tchad : Evaluation de l'efficacité de la gestion des aires protégées	IUCN/PACO	2008
Rapport d'activités	Activités annuelles, exercice 2007	Délégation provinciale du tourisme de l'extrême-Nord Cameroun	2007
Rapport de mission	Tourisme et réduction de la pauvreté au Tchad. Identification de projets pilotes	STEP/OMT	2007
Guide touristique	Tchad	Petit Futé	2006
Rapport de mission	Identification et la présentation des éléments d'intérêt touristique dans la zone d'intervention du PRODALKA	PRODALKA/GTZ	2004
Rapport de mission	Appui au lancement de l'écotourisme et de la chasse touristique dans la zone d'intervention du PRODALKA pour la campagne 2004/2005	PRODALKA/GTZ	2004
Guide touristique	Cameroun	Petit Futé	2003
Rapport de mission	Conservation et développement de l'Ennedi	GTZ	2003
	Proposition d'inscription de la région d'Archeï (Ennedi) sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO	CNAR	
	Proposition d'inscription des lacs d'Ounianga (sites naturels) sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO	CNAR	
Etude de faisabilité	Aménagement de la réserve de faune de Ma Mbed Mbed, Extrême-Nord Cameroun	Gate Contractors, Bureau d'Etudes et d'ingénierie-Conseil	2003

*Ngar-odjilo M., 2010*

#### 4.3.2. Le Tchad, entre « potentialités avérées » et contraintes de l'enclavement

Le Tchad « bénéficie »<sup>155</sup> de l'étendue de son territoire, de sa diversité bioclimatique et culturelle déclinant un important potentiel touristique. Un territoire vaste, constitué au Sud d'un paysage tropical humide qui s'assèche au fur et à mesure que l'on remonte vers le Nord désertique, à travers lequel des populations ayant d'histoire et de traditions différentes<sup>156</sup> s'y côtoient. Une analyse des ressources touristiques du Tchad permet de répartir le pays en trois grands ensembles géographiques plus ou moins homogènes, le Sahara tchadien, les savanes du Centre-Sud et les espaces lacustres, s'individualisant ou se chevauchant en raison de l'étendue du territoire et des difficultés d'accessibilité.

Carte 12: Ressources touristiques au Tchad



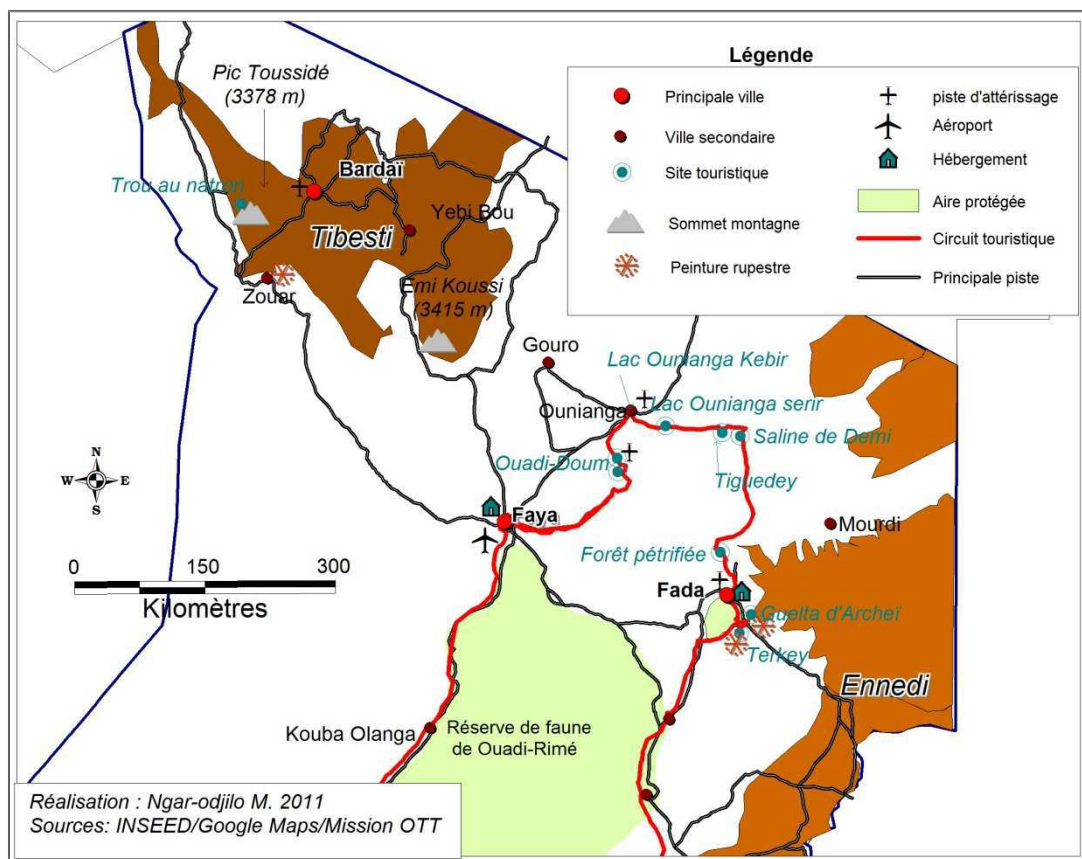
<sup>155</sup> Le Tchad a une superficie de 1.284.000 km<sup>2</sup> : ce qui pourrait être un atout tout comme une importante contrainte.

<sup>156</sup> Les livres de CHAPELLE J. et de Le CORNEC, intitulés « les peuples tchadiens » et « les milles et un Tchad » attestent de cette diversité

#### 4.3.2.1. Le Sahara tchadien

Le Sahara tchadien, vaste étendue presque la moitié du Tchad, se caractérise par son unité morphoclimatique, le désert et ethnique, les Toubou peuple nomade, et par sa richesse préhistorique autour desquels s'est construite l'image de la région. Ce territoire, avec une superficie d'un peu plus de 500.000 km<sup>2</sup> soit le 1/16 de tout le Sahara s'articule autour des massifs du Tibesti et de l'Ennedi et ses gueltas, des lacs d'Ounianga et des oasis, notamment celui de Faya-Largeau, éparpillés, dans l'immensité de ce désert constitué d'erg et de reg. Cet ensemble Tibesti-Ennedi se distingue par la beauté d'un paysage rocheux sculpté « *en arches, en aiguilles et en champignons* » et « *creusé de profonds canyons* »<sup>157</sup>, depuis des millénaires par l'érosion hydrique et par les vents de sables.

Carte 13: Carte touristique du BET



Le Tibesti massif volcanique s'étendant sur environ 200.000 Km<sup>2</sup> culmine à 3.415 m à son sommet, le volcan de l'Emi-Koussi. Le premier explorateur Allemand Nachtigal le décrit

<sup>157</sup> <http://www.tchadevasion.com/ennedi.htm>

« comme une région aride, austère, dangereuse et pleine de beauté »<sup>158</sup>. Ouvert au tourisme en 1968, le Tibesti présente des sites d'une grande qualité paysagère comme le « trou au natron » gigantesque caldeira de plusieurs kilomètres de diamètre ou encore les sources chaudes de Soborom jaillissant en geyser. Lorsque l'on parle du désert tchadien, plusieurs points d'intérêts touristiques apparaissent et s'alignent autant comme de sites prestigieux.



**Photo 31: une forme d'hébergement.** Tente Toubou faisant partie d'un concours organisé, à Fada, par le Ministère du Développement Touristique et de l'Artisanat dans le cadre de la semaine du tourisme. L'ensemble couvrant la tente est constitué de nattes elles-mêmes tressées avec des rameaux de palmiers doum. Ngar-odjilo M., 2010



**Photo 32 : Chameliers en tenue d'apparat dans un ferrick.** Ce harnachement est en prélude d'un concours organisé par le même ministère. Il se dégage là toute une facette de la culture saharienne : le dromadaire monté par l'homme enturbanné. Ngar-odjilo M., 2010.

<sup>158</sup> Le Petit Futé, (2010) : P.137.





**Photo 33 : Les cheminées de fées dans l'Ennedi, Ngar-odjilo M., 2010.**

*De structure gréseuse, le relief du Borkou et de l'Ennedi, présente un paysage diversifié à travers des sculptures faites par le vent de sable comme le montre les Cheminées de fées situées à quelques kilomètres de Fada et l'Arche de Dozanga non loin de Faya.*



**Photo 34 : L'arche de Dozanga dans le Borkou. Ngar-odjilo M., 2011.**

Le massif de l'Ennedi, « Eden du Sahara » composé de tassilis de grès sculptés par le vent et des anciens ouadis, présente un paysage magnifique alternant rochers et gueltas. Le plus célèbre est la guelta d'Archeï, canyon surmonté de falaises d'une centaine de mètres où vivent des crocodiles du Nil ayant survécus à l'aridité des derniers millénaires. Cette guelta, inscrite sur la liste indicative de l'UNESCO est un site d'importance naturelle et culturelle susceptible d'être retenu comme patrimoine de l'Humanité. La région d'Archéï abrite aussi une réserve de faune<sup>159</sup>. Les lacs Ounianga dans leur ensemble classés patrimoine national en décembre 2010, sont aussi inscrits sur la liste indicative. Ils sont les reliques d'un lac plus important qui existait entre 5.000 à 12.000 ans. Ces lacs sont constitués d'un ensemble de 15 petits lacs totalisant une superficie de 15 km<sup>2</sup>. Ils sont alimentés par des nappes d'eaux fossiles

<sup>159</sup> Il s'agit de la réserve de faune de Fada-Archeï créée pour protéger le mouflon à manchette.



emmagasinées dans la structure gréseuse constituant la région et forment le plus grand ensemble lacustre du Sahara<sup>160</sup>.

Le Sahara tchadien se distingue par l'ancienneté de son occupation, révélée aujourd'hui par la découverte de Toumaï en 2002 et d'Abel en 1996, et l'existence sur les parois rocheux du Tibesti et de l'Ennedi, d'un art rupestre datant de plusieurs millénaires. Le tout témoignant d'une très ancienne occupation de la région, donne à ce territoire une dimension culturelle. S'agissant du Tibesti, HUARD P., cité par LANGLOIS O. (2006), distingue les gravures observées sur le « flanc occidental de ce massif des peintures polychromes du versant oriental ; un art pariétal ayant des analogies avec ceux du Sahara central et de Nubie ». Quant à l'Ennedi, selon BAILLOUD G. (1997) cité par une mission d'étude de la GTZ<sup>161</sup>. Trois grandes périodes distinguent les représentations rupestres : la période archaïque, celle dite bovidienne et la dernière, dite cameline. Des différences de styles ont été observées sur la « base du tracé, de la forme et de la couleur de personnages » et le site de Terkey se présente comme un vaste musée naturel ouvert aux touristes. L'Ennedi reste pour le moment la région la plus visitée par les touristes qui y viennent pour des trekkings de 15 à 21 jours. Mais cette région commence à intéresser pour son potentiel en site d'escalade. Un premier groupe constitué des membres du *Natural Arch and Bridge Society* (NABS) a exploré ce potentiel en 2010, notamment à travers l'escalade de l'arche d'Aloba.

---

<sup>160</sup> Site du patrimoine mondial au Tchad

<sup>161</sup> Cette mission est chargée de constituer deux dossiers en vue de l'inscription des lacs Ounianga et de la guelta d'Archeï à la liste du Patrimoine Mondial.



**Photo 35** : l'arche d'Aloba avec une hauteur de 120 mètres est la seconde au monde. C'est l'un des sites qui devrait être le plus visité de l'Ennedi dans les années à venir. Photo OTT, 2011

Par ailleurs, les *Toubou*, peuple nomade, ont développé sur ces terres arides en surface mais riche d'eaux souterraines, une culture adaptée à la rudesse de ce milieu. Leur désert fait partie du Sahara habité par les hommes contrairement au Ténéré par exemple. Les *Toubou* sont culturellement différents des *Maures* et des *Touareg*. MONOD T. (1968) a réalisé une « division géographique du monde saharien » selon le type de harnachement du dromadaire<sup>162</sup> ; Ils sont « foncièrement distinct, par la langue et les institutions, des autres habitants du Sahara », BAROIN C. (2006)<sup>163</sup>. Les oasis étoilant ce vaste territoire et les caravanes sillonnant ce désert traduisent la richesse de la culture *toubou*.

<sup>162</sup> MONOD T. cité par PLIEZ O., (2005) : P. 127.

<sup>163</sup> BAROIN C. (2006) : <http://africanistes.revues.org/186>.



**Photo 36 : Vue d'une partie du lac Ounianga Kebir.**  
*C'est l'une des étapes la plus importante prévue par les circuits proposés par les agences de voyages. Ils font partie des sites qui ont été présentés par TF1 dans le cadre de l'émission Ushuaia. Tchad Evasion, 2008*

**Tableau 34: Synthèse du potentiel du Sahara tchadien**

Sous-ensembles Caractéristiques	Borkou	Ennedi	Tibesti
<b>Nature</b>	Paysage d'erg et réserve de faune	Paysage de montagnes gréseuses constituées d'un relief ruiniforme, des falaises et des canyons et réserve de faune	Paysage montagneux d'origine volcanique et composé de cratères et de sources thermales.
<b>Culture</b>	Culture de populations nomades, oasis, richesses archéologiques et artistiques pariétales		
<b>Image</b>	Imaginaire occidental du désert et de ses hommes		
	Forte image à travers les sites de découvertes des premiers hominidés « Abel » et « Toumaï »	Forte image liée à l'existence des lacs d'Ounianga et du guelta d'Archeï potentiel patrimoine mondial et de l'arche d'Aloba. présence de nombreuses peintures rupestres	Forte image liée au massif du Tibesti avec ses sommets 3415m et ses cratères.
<b>Atouts</b>	Espace non encore envahi par le tourisme, en raison de son éloignement et de l'instabilité politique du pays. Attrait de la nouveauté. Riche filmographie sur l'espace avec des diffusions sur des chaînes de télévisions occidentales (TV5, TF1 et Arte). Intérêts de certains voyagistes spécialistes du désert.		
<b>Contraintes</b>	Eloignement par rapport à N'Djaména, absence d'infrastructure, dépollution des mines non encore totale.		
<b>Accessibilité</b>	Aéroport de Faya permettant d'accueillir des vols charters	Piste d'atterrissage d'Ounianga Kébir et celui de Ouadi-Doum	Pistes d'atterrissage de Bardaï et de Zouar.

*Ngar-odjilo. M. (2010)*

Toutefois, ces potentialités, en dépit de leur richesse sur le plan paysager, culturel et archéologique, souffrent de leur éloignement de N'Djaména d'où partent toutes les expéditions en direction de cette région. Environ 1.300 km à vol d'oiseau entre N'Djaména et Ounianga ou Fada, soit trois à quatre jours de route. L'éloignement et l'étendue du Sahara tchadien font de cette région un espace en lui-même qui se morcèle en trois sous-espaces se distinguant géologiquement et morphologiquement. Cela leur confère un intérêt paysager différent et donne à chaque sous-espace une certaine individualité. La région de Koro-Toro couverte de reg et erg dunaire, site de découverte de Toumaï est à environ 500 km au Sud-Est du Tibesti, massif volcanique. L'Ennedi, massif gréseux sculpté par les vents et les cours d'eau, est autant éloigné de l'un ou de l'autre. Cette contrainte de l'isolement est levée en février 2012 avec l'organisation de trois vols charters d'essai par le voyageur français *Point Afrique* qui avaient relié Marseille et Faya-Largeau, la « grande palmeraie » du Nord. Ces vols ont permis de débarquer environ 400 touristes dans la région. Son succès offre un nouvel intérêt au tourisme dans le bassin du Tchad.



**Photo 37 : Atterrissage du premier avion en vol charter à Faya-Largeau.** *Affrété par le voyageur Point-Afrique, ce premier a débarqué le 22 février 2012 130 touristes sur un aéroport construit en 1982 et qui a toujours été utilisé par l'armée, notamment française. Ngar-odjilo M., 2012*

#### 4.3.2.2. Les savanes du Tchad

Les savanes du Centre et du Sud du pays sont réputées pour leur potentiel cynégétique. Hormis deux aires protégées situées dans la région désertique et semi-désertique du Tchad, le reste se localise dans cet espace et représente une superficie de 3.178 km<sup>2</sup>. On observe, cependant, leur dispersion. En tenant compte de la proximité géographique, elles se structurent en deux grandes aires faunistiques<sup>164</sup>. Une première, la plus importante en nombre de réserves et en superficie s'articule autour des parcs nationaux de Zakouma et de Manda. La seconde est située dans le Sud-ouest et s'articule autour de la réserve de faune de Binder-Léré et du parc de Sena Oura. Le tableau 34 extrait du plan de gestion du PNZ n'intègre pas ce dernier car il lui est antérieur.

**Tableau 35 : Les aires protégées du Tchad**

Nom	Superficie (km <sup>2</sup> )	Année de Création
RF du Siniaka –Minia	426	1961
PN de Zakouma	297,2	1963
RF du Bahr Salamat	2.060	1963
PN de Manda	114	1965
RF d'Abou Telfane	110	1965
RF de Mandelia	138	1967
RF de Fada Archei	211	1967
RF du Ouadi Rime - Ouadi Achim	8.000	1969
RF du Binder Lere	135	1974
Réserve de Biosphère du Lac Fitri	195	1989

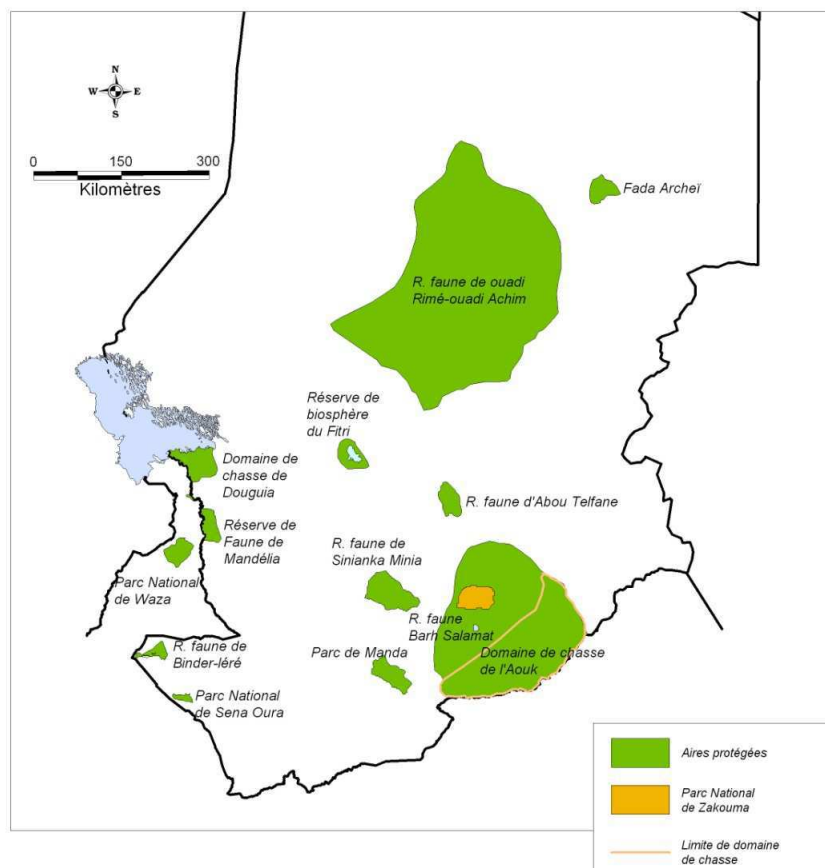
*Source : Plan de gestion du PNZ, 2008*

*PN = Parc National ; RF = Réserve de Faune.*

*NB : le RF de Dougia (ou Bas-Chari) a été déclassée en 1975*

<sup>164</sup> Il s'agit ici des aires protégées les plus représentatives. La réserve de faune de Mandélia située à une cinquantaine de kilomètres au Sud de N'Djaména subit fortement la pression anthropique.

**Carte 14: Les aires protégées dans le bassin du Tchad**



Le Parc National de Zakouma (PNZ), créé par le décret présidentiel N° 86T/EFC le 7 Mai 1963, a pour objectif : « la propagation, la protection et la conservation de la vie animale et de la végétation sauvage dans un intérêt scientifique et éducatif au profit, à l'avantage et pour la récréation du public ». La notoriété de la région de Zakouma avait commencée avec l'administration coloniale et la présence « de colons » dont le principal loisir était la chasse et par la présence d'espèces prestigieuses telles que le rhinocéros noir et l'éléphant. La pression de la chasse qui fut forte entraîna au bord de l'extinction certaines espèces notamment le rhinocéros noir, l'administration coloniale décida alors de classer la zone en réserve de faune en 1958.

« Véritable sanctuaire », le Parc National de Zakouma à travers la disponibilité de ses ressources en eau et en pâturage, héberge une faune soudanienne qui à l'heure actuelle n'a pas son « équivalent en Afrique centrale et occidentale »<sup>165</sup> : éléphants, buffles, girafes et plusieurs espèces d'antilopes sont les animaux les plus représentatifs auxquels s'ajoutent des carnivores comme le lion, le guépard et le léopard. Dans les années 1960, 500 à 800

<sup>165</sup> Plan de gestion du PNZ., op.cit. : p.29

touristes<sup>166</sup> visitaient le parc. Mais la guerre civile que le pays a connue a entamé sérieusement l'intégrité du parc. Il a été dénombré en 1974, seulement trois rhinocéros noirs. La situation est telle qu'en 1989 il a fallu mettre en place un projet de conservation avec l'appui financier de l'Union Européenne. Celui-ci a couvert les périodes 1989 à 2007 déclinées en trois phases. Au total plus 20 millions d'euros<sup>167</sup> ont été investis durant cette période. Mais en dépit de cet important appui, le parc continue d'être victime des actions de braconniers qui s'attaquent aux populations d'éléphants et de girafes réduisant leur nombre. La problématique du braconnage est à fois globale et locale. Sur le plan global, il s'agit de la levée des mesures d'interdiction de la chasse aux éléphants permettant aux braconniers de trouver des débouchés commerciaux à l'ivoire. Sur le plan local, le parc de Zakouma étant situé aux frontières Tchad-RCA-Soudan (carte 17) se trouve presque sur un *no man land* à travers lequel circulent, en toute impunité, des trafiquants armés de fusils de guerre facile d'ailleurs à trouver du fait de nombreux conflits que connaît la région. Par ailleurs, le fait que le PNZ ne soit pas accepté par les populations riveraines qui n'y trouvent pas leurs intérêts, rend encore plus difficile la lutte contre le braconnage. Celles-ci deviennent complices des braconniers en ce sens que leurs activités procurent quelques revenus leur permettant de substituer. En fait, la problématique du PNZ comme celui d'autres aires protégées victimes du braconnage est celle de la durabilité des mesures de conservation.

**Tableau 36: Evolution des effectifs des populations des principales espèces de grands mammifères du PNZ pour la période 1986-2006**

Espèces	Années						
	1986 <sup>1</sup>	1991 <sup>1</sup>	1995 <sup>2</sup>	2000 <sup>3</sup>	2002 <sup>4</sup>	2005 <sup>5</sup>	2006
Eléphant	1077	1040	1500	1289	4351	3885	3020
Buffle	223	300	1000	1993	4020	5082	6227
Girafe	300	890	800	154	942	292	383
Hippotrague	852	700	700	.	1256	264	497
Bubale	607	2000	1800	.	2549	945	1516
Damalisque	230	400	1100	.	1310	1335	1061
Cobe Defassa	541	200	300	.	567	224	761

Sources : 1, Bousquet (1986 et 1991) ; 2, Dejace *et al* (1995) ; 3, Planton (2000) ; 4, Mackie (2002) ; 5-Fay *et al.* (2005); 6, Poilecot (2006).

<sup>166</sup> Plan de gestion de PNZ.

<sup>167</sup> Source UICN, 2008.



Le tableau 36 montre une évolution des effectifs des populations des principales espèces de grands mammifères sur une période de 20 ans correspondant à l'appui apporté par l'Union Européenne. On remarque que jusqu'en 2004, cette évolution était positive avec une croissance régulière des effectifs. Mais à partir de 2005 commence une régression très significative pour certaines espèces comme la girafe dont le nombre passe de 942 en 2004 à 292 populations en 2005. Cette régression peut être liée à la situation politique due à la recrudescence des conflits armés dans toute la sous-région, au Tchad, au Soudan et en RCA. Pour enrayer l'hémorragie dont est victime le parc – un comptage effectué en mars-avril 2011 donnent le chiffre de 450 éléphants<sup>168</sup> - le gouvernement Tchadien a signé, à la fin du programme d'appui de l'Union Européenne, une convention de partenariat avec une société Sud-Africaine, *African Parks Network*. Cette convention vise à déléguer la gestion du PNZ et sa périphérie à une fondation devant mettre en place un « mécanisme approprié de gestion et de financement du parc ». Celui-ci se ferait en partie par la mise en valeur du patrimoine biologique et culturel du parc et de sa périphérie. Dans les rapports d'activités<sup>169</sup> de ce prestataire, il se dégage un renforcement de la protection des animaux, notamment des éléphants. Des moyens plus performants sont mis à la disposition du PNZ pour suivre les pachydermes par GPS et satellites permettant un meilleur suivi des animaux. Par ailleurs, de vols de surveillance du parc par avions et hélicoptères sont renforcés à travers la construction des cinq nouvelles pistes d'atterrissage quadrillant le périmètre et s'étendant sur toute la réserve de faune du Salamat. A terme le projet prévoit aménager 10 pistes d'atterrissage<sup>170</sup> autour du parc. Toutefois, la concertation et l'implication des populations riveraines, critères de la durabilité des actions de protection, sont insuffisamment prises en compte par *African Parks Network* d'où de nombreuses plaintes. La région étant une plaine alluviale dont la vocation reste l'agriculture et l'élevage, la multiplication des pistes d'atterrissage empiète sur les terres agricoles et pastorales ce qui risque de renforcer l'opposition des populations riveraines au principe même d'aires protégées.

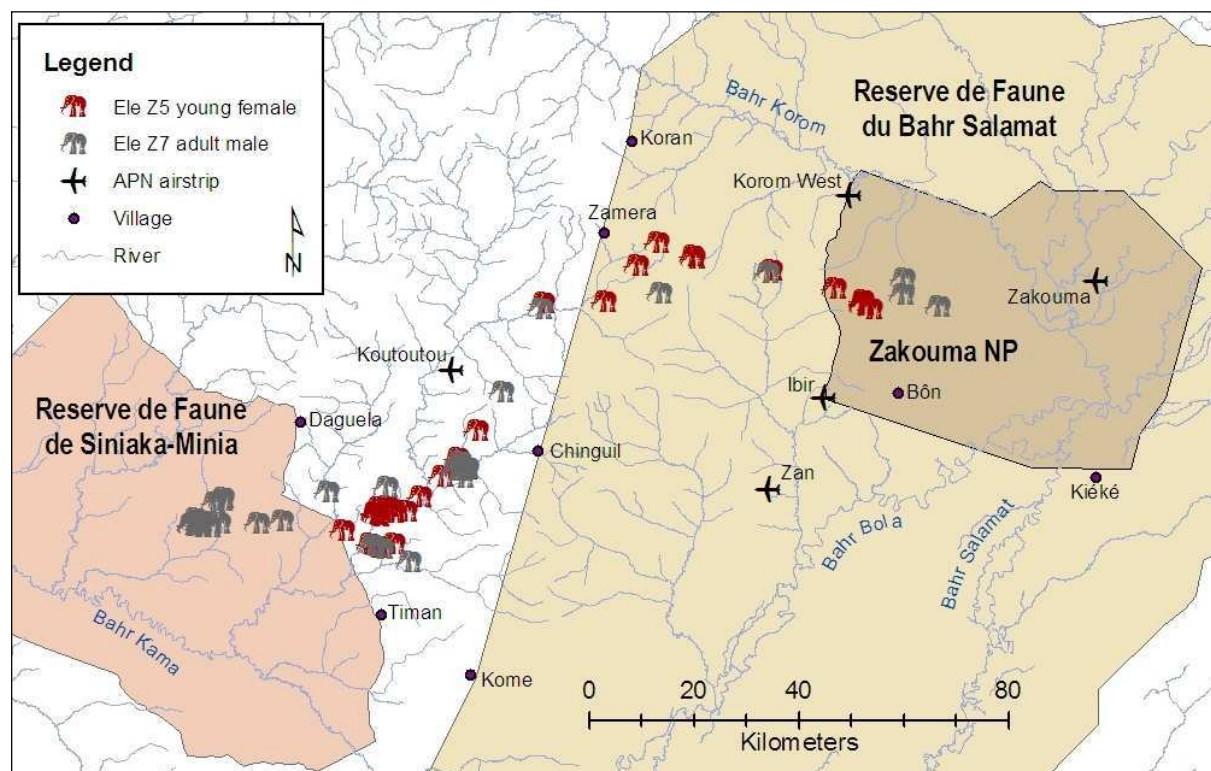
---

<sup>168</sup> Information donnée par ASSANI Habib, responsable du volet tourisme au PNZ

<sup>170</sup> Rapport du mois de mai 2012.



**Carte 15: suivi des éléphants dans le PNZ**



Source : African Park Network, juin 2011

La réserve de faune du Barh-Salamat à l'intérieur de laquelle est aménagé le PNZ est voisine de celle de Sinianka Minia. Les deux forment un vaste ensemble facilitant la divagation de la faune comme le montrent les cartes 14 et 15. Légèrement plus au Nord, la réserve de faune d'Aboutelfane intègre cet ensemble à travers à la fois son unité géographique, constituée du massif du Guera, qui se poursuit par des inselbergs dispersés, « *des massifs granitiques sous forme de pointe-sèche rocheux, dômes, ou affleurements rocheux émergeant au-dessus des pénéplaines* », et culturelle<sup>171</sup> dominée par les « gens de montagnes » et apparentés. Ces aires protégées présentent une biodiversité très riche parmi laquelle la réserve du Barh-Salamat, classée zone humide d'importance internationale. Elle accueille une forte colonie d'oiseaux (sédentaires, migrants africains et/ou paléarctiques) dont une grande partie séjourne dans le parc en saison sèche.

<sup>171</sup> Il s'agit du culte à la Margai dont parle Le CORNEC dans son livre « mille et un Tchad ».



**Photo 38: Vue d'un troupeau d'éléphants.** Quelques 300 éléphants vus du ciel dans le Parc National de Zakouma. Les éléphants constituaient l'essentiel de la faune de ce parc. Estimés à environ 4.000 en 2003, ils étaient décimés par les braconniers qui sévissent à la frontière commune entre la RCA, le Soudan et le Tchad. African Park Network, 2011.



**Photo 39 : Des touristes en séance photo.** Des éléphants en arrière-plan observés par un groupe de touristes, dans le Parc National de Zakouma. La verdure d'une végétation, de fin de saison de pluies, montre l'importance de la flore. Coralie, 2005

Les réserves de faunes présentent dans cette aire dite faunistique des intérêts différents pour les touristes. La réserve de faune d'Aboutelfane est presque à l'abandon même si, selon les témoignages des riverains, on y observe encore le grand koudou dont la protection est à l'origine de la création de celle-ci. La réserve de Siniaka-Minia abrite sur ses abords Ouest un domaine de chasse dit *Sinianka-Minia* exploité, dans le cadre de la grande chasse, par une

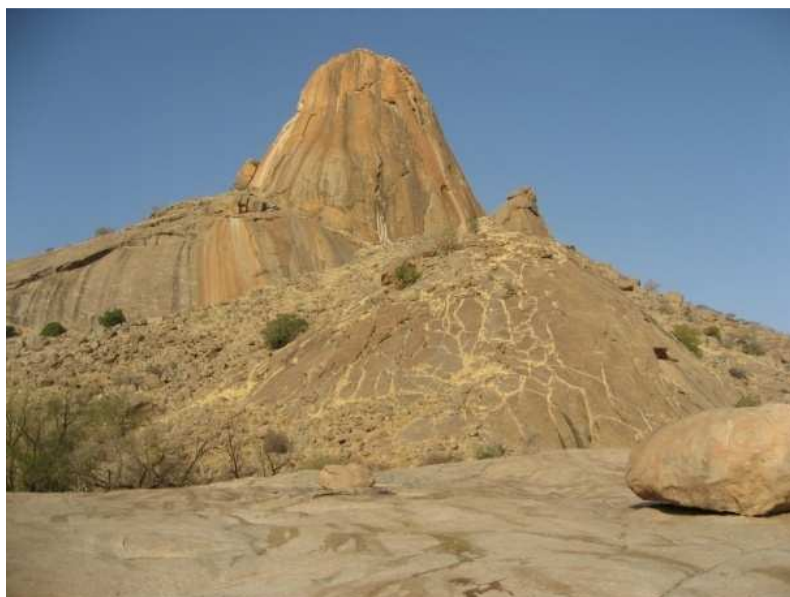
association appelée *Chasse et nature*. Ce domaine de chasse en plus de son exploitation touristique est un instrument d'aménagement de territoire et de développement socio-économique dans une région très isolée. Une approche soutenue par ROULET P-A. (2004, 373) qui considère la chasse sportive comme un mode de valorisation de la ressource et de l'espace. La convention d'établissement de *Chasse et nature* l'oblige à réaliser des aménagements (création des points d'eau, des pistes, plans de tirs et d'infrastructures d'accueil), d'identifier et de suivre les migrations de la faune mais aussi de planifier, en concertation avec les populations locales, de programmes d'éducation et de santé et de promouvoir l'artisanat local.

Cet espace se distingue par la présence du massif de Guéra qui offre deux sommets le mont Guera avec 1613 m, l'Abtouyour montagne mythique des *Hadjeraï* est colonisé par une population des pélicans en fait partie, et l'Aboutelfane avec 1508 m d'altitude au mont Guedi. Ce dernier présente des grottes à la fois sources d'eau, refuges et lieux cultuels. Sur le plan paysager, le massif du Guera construit son image sur ces deux sommets et sur la « *Reine du Guera* », silhouette d'une femme couchée sur le dos visible à partir de Mongo.



**Photo 40: La "reine du Guera" sur laquelle repose l'image de la région.** Un exemple de représentation exogène (expatriés résidents) appropriée par les populations locales. OTT, 2011





**Photo 41: Le mont Abtouyour, rocher mythique et mystique pour le peuple Hadjeraï. Il est à la fois nid des pélicans et site rituel de la *Margaï* ; le principal prêtre habite aux pieds de ce rocher. Ngar-odjilo M., 2010**

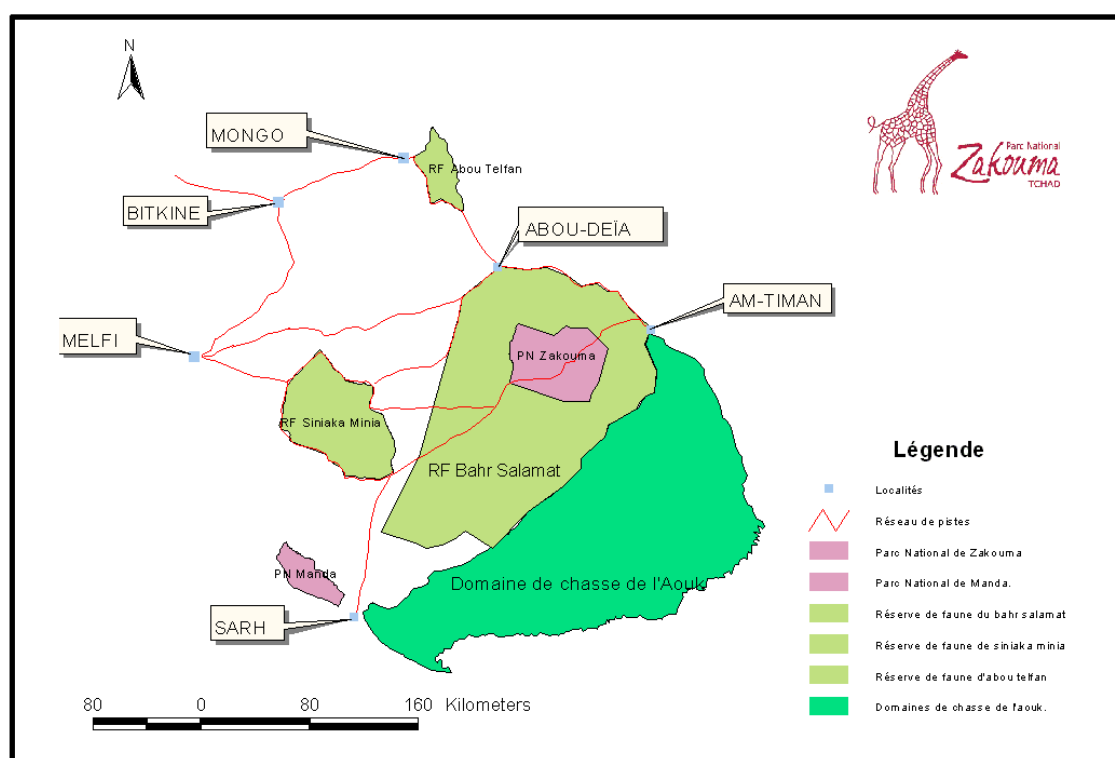
Cet ensemble est habité par une population très diversifiée mais en grande partie liée par une même pratique traditionnelle construite autour du rite de *la Margaï* dont le ROUVREUR A. (1989) rend compte dans son ouvrage. La montagne est perçue par cette population qu'à travers les commémorations rituelles. Les deux seuls villages, Bone et Ibir (carte 15), autorisés à rester dans le Parc National de Zakouma, l'ont été, en raison de ce rite pratiqué sur les inselbergs les surplombant. Par ailleurs, il ressort des entretiens dans les deux villages, avec le chef de terre principal officiant du rite *Margaï*, que la population détenait la technique de la métallurgie ancienne du fer. Les travaux de terrain à Zakouma ont permis d'observer les carrières d'exploitation du minerai de fer. Cette même technique a été étudiée par ABDEL-HAKIM M. (2001) dans la région de Télénugar situé à environ 100 km au Sud-Ouest de ces deux villages. Selon les informations recueillies<sup>172</sup>, le « foyer métallurgique » semble être plus vaste. Un potentiel archéologique encore inexploité enrichit l'intérêt de la région sur le plan touristique.

Le Parc National de Manda créé par décret n° 56/EFC du 19 mars 1965 est situé plus au sud de Zakouma, représentatif du domaine soudanien, accueille une faune, certes diversifiée mais moins importante que celle du PNZ. Initialement créé pour protéger l'Eland de Derby malheureusement disparu à cause de la guerre tout comme l'éléphant et le damalisque, on y

<sup>172</sup> Le député Nobo Djibo nous a affirmé que la technique de fer est connue également dans la région de Lac Iro plus au Sud. La mission d'inventaire des sites touristiques a également observé la présence dans la région d'Aboudéïa au Nord de Télénugar

observe aujourd'hui, une population d'antilopes dont l'hyppotrague et le bubale mais aussi différentes espèces de singe. Le parc a bénéficié d'un soutien financier de la Coopération française au début des années 1990 puis après quelques années sans financements intervient en 2007 le projet Conservation et Utilisation Durable de la Biodiversité au Moyen Chari financé par le Fonds Mondial pour l'Environnement (FEM) et le PNUD en vue d'une part de sa reconstitution et d'autre part de sa préservation en dépit de pressions anthropiques de toutes sortes. Autour du parc vit une population d'agriculteurs linguistiquement<sup>173</sup> et culturellement unie autour d'une pratique initiatique du *Yondo* ou la « mort Sara »<sup>174</sup> qui favorise la préservation du milieu écologique. Les « bois sacrés » présents dans presque tous les villages, servant de sanctuaire à cette initiation, bénéficient d'une protection en ce sens que leur accès est interdit aux non initiés notamment les femmes. Par ailleurs, ils ne peuvent pas également être objet de débroussaie pour les travaux champêtres.

**Carte 16: Les aires protégées du Sud-est du Tchad**



Source : SIG, projet CUESS

Réalisation : Ndonga Aimé, Mars 2006

Le second sous-ensemble, situé au Sud-ouest du Tchad, s'est constitué autour de la Réserve de Faune de Binder-Léré (RFBL) et s'est renforcé avec le Parc de Sena Oura (PSO), plus au

<sup>173</sup> Il s'agit de la langue Sara dont les locuteurs occupent la plus grande partie du Sud tchadien. Seule quelques variantes permettent de distinguer les différents groupes ethniques

<sup>174</sup> « la mort Sara » est le titre d'un ouvrage anthropologique publié par Robert Jaulin.

Sud (carte 14 et 18). La RFBL possède une richesse floristique et faunistique représentative des savanes soudaniennes. Le paysage est marqué par la présence d'un socle granitique dont les affleurements donnent un aspect vallonné à la région et les boules s'empilant ça et là en sont le reflet ainsi que les chutes Gauthiot qui se présentent comme le site le plus spectaculaire.



**Photo 42: Les chutes Gauthiot et le Mayo-kebbi en amont.** *Lieu et cours d'eau mystiques pour les populations locales mais paysage spectaculaire construit sur un ensemble granitique.* Ngar-Odjilo M., 2003.

Les Chutes Gauthiot, sont deux cascades du fleuve Mayo-Kebbi qui entaillent la structure granito-gneissique qui affleure dans la région. Leur origine semble être mystérieuse pour les scientifiques ; car il ne s'agit ni du travail de l'érosion, ni d'une faille récente, écrivent-ils (BOUCHARDEAU.A, 1959). Le lieu est sacré pour les populations locales. Les *Mundang* l'appelle *Za sooh*, mais il est beaucoup plus connu sous l'appellation de chutes Gauthiot du nom d'un explorateur qui aurait voulu, selon la légende locale, remonter ou descendre (il y a plusieurs versions) le cours du Mayo-kebbi. Il disparut là, engloutit par l'abîme qui se trouverait au pied de la grande chute. Personne ne retrouva ses traces. GIDE A. (1927, 413) décrit ce paysage en ces termes « le pays doucement vallonné, semble un parc de la campagne anglaise... Arbres monstres, admirables de port, majestueux, voisinant avec des palmiers doums très ramifiés à la manière des dracénas ».

Le nouveau parc de Sena Oura renforce le réseau de parcs nationaux tchadiens et se distingue des premiers par son approche, participative et transfrontalière<sup>175</sup>. Selon, le plan

<sup>175</sup> Les aires protégées transfrontalières suscitent de plus en plus un grand intérêt des concernés et des bailleurs. Deux forums leur ont été consacrés courant mai 2011, l'un en Afrique centrale et l'autre dans sa partie occidentale.

d'aménagement du site<sup>176</sup>, le Parc National de Sena Oura, lui aussi représentatif des savanes soudaniennes, héberge une faune diversifiée dont certains animaux sont rares ou en danger. Des vastes réseaux de grottes ont été découverts, des abris sous roches pour la plupart inexplorés. Ce site à une valeur culturelle à travers des forêts sacrées dont certaines sont dédiées aux cultes et cérémonies traditionnelles. Les populations qui habitent ces régions ont gardé une tradition vivante se traduisant par de nombreuses fêtes traditionnelles liées aux activités agricoles dont les noms et les célébrations varient d'une ethnie à l'autre et d'une architecture originale représentée par leur habitat et grenier. ADLER A. (2008, 11) arrivé en 1967 le décrit : « je trouvais à Léré et dans les villages *mundang*, des coutumes et des institutions traditionnelles bien vivantes...je n'étais pas un touriste de type particulier, attiré par l'étrangeté de leurs habitations rassemblant à des fortins moyenâgeux et le mystère de leur masques aux fibres noircies. Et pourquoi ne mentionnerais-je pas aussi l'attrait de ces sites lacustres avec leurs collines surplombant les eaux tranquilles rougeoyant au crépuscule quand le soleil disparaît lentement derrière les lointaines montagnes dentelées barrant l'horizon... ». Une description qui pourrait se retrouver dans un guide touristique. Cette architecture n'a pas laissé GIDE indifférent ; il le décrit minutieusement en ces termes : « architecture des plus curieuses...Murs très peu hauts coupés de sortes de petits donjons ou tourelles. Le tout formant un bracelet....Quantité de ces donjons sont des greniers à mil. Ils ont la forme d'un dé à coudre allongé, et sont ouverts en haut sur le côté, ce qui fait ressembler le tout à une construction de mouche maçonnerie...Les autres menus édifices, sortes de tours rondes, servent de cases. Murs, cases et tout ce qui n'est pas greniers est couvert de toits de chaume et de boue...dans la cour, d'assez curieuses échelles faites d'un tronc en Y incliné, taillé d'encoches où pouvoir poser le pied »<sup>177</sup>.

---

<sup>176</sup> Ministère de l'Environnement et des ressources halieutiques (2009) Complexe bi national Sena Oura-Bouba Ndjida, le plan d'aménagement.

<sup>177</sup> Gide A. op cit : 414.

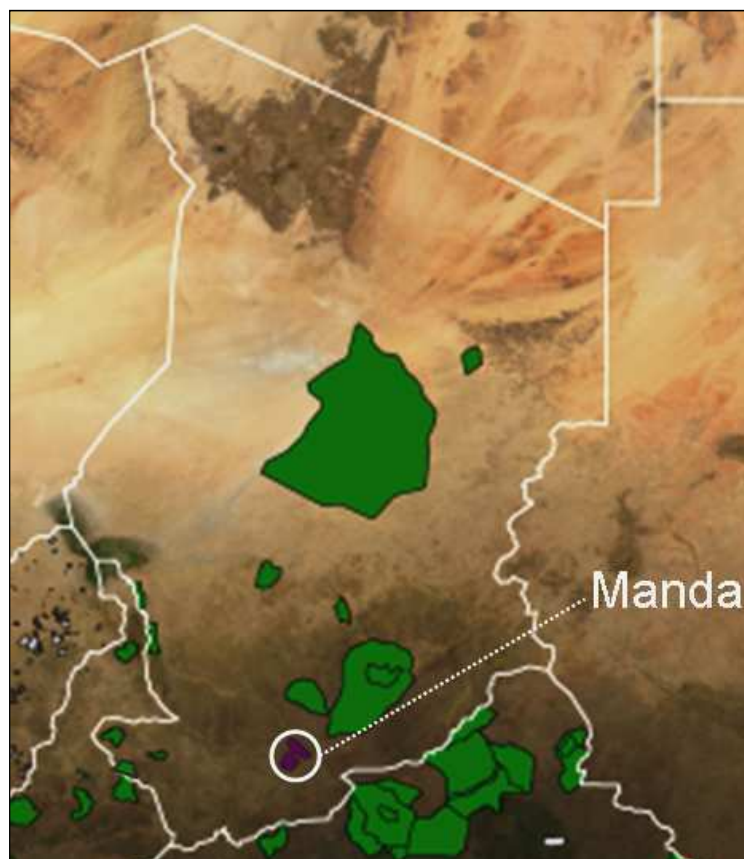


**Photo 43: Le palais de Gong de Léré typique de l'architecture *Mundang*.** *Ce sont deux ensembles circulaires constitués des « petits donjons et de tourelles ». En gros plan l'ensemble se trouvant à l'intérieur et en petit plan, au fond à gauche une partie de l'ensemble extérieur. Le palais est en état de délabrement ; on aperçoit en bas à droite une tentative de reconstruction d'un mur en brique cuite constituant une atteinte à l'intégrité architecturale du palais. Photo, Ngar-odjilo, 2003.*

Certaines de ces aires protégées ont une reconnaissance internationale à travers leur classement en site Ramsar ; c'est notamment les cas du PNZ, de la RFBS et de la RFBL. Un label qui pourrait leur être bénéfique sur le plan touristique. Toutefois, l'éloignement par rapport à N'Djaména constitue un lourd handicap pour leur mise en tourisme. A partir de N'Djaména, Il faut une dizaine d'heures de route et de piste pour atteindre le PNZ, le PNM et les aires protégées du Sud-ouest. Cependant, une connexion avec les aires protégées du Nord Cameroun, pour les aires du Sud-Ouest et Nord Centrafrique pour celles du Sud-Est pourrait bien être possible (carte 17) et permettrait de valoriser les potentialités tant naturelles que culturelles d'une vaste partie de l'Afrique centrale.



**Carte 17 : Le réseau d'aires protégées au niveau sous-régional**



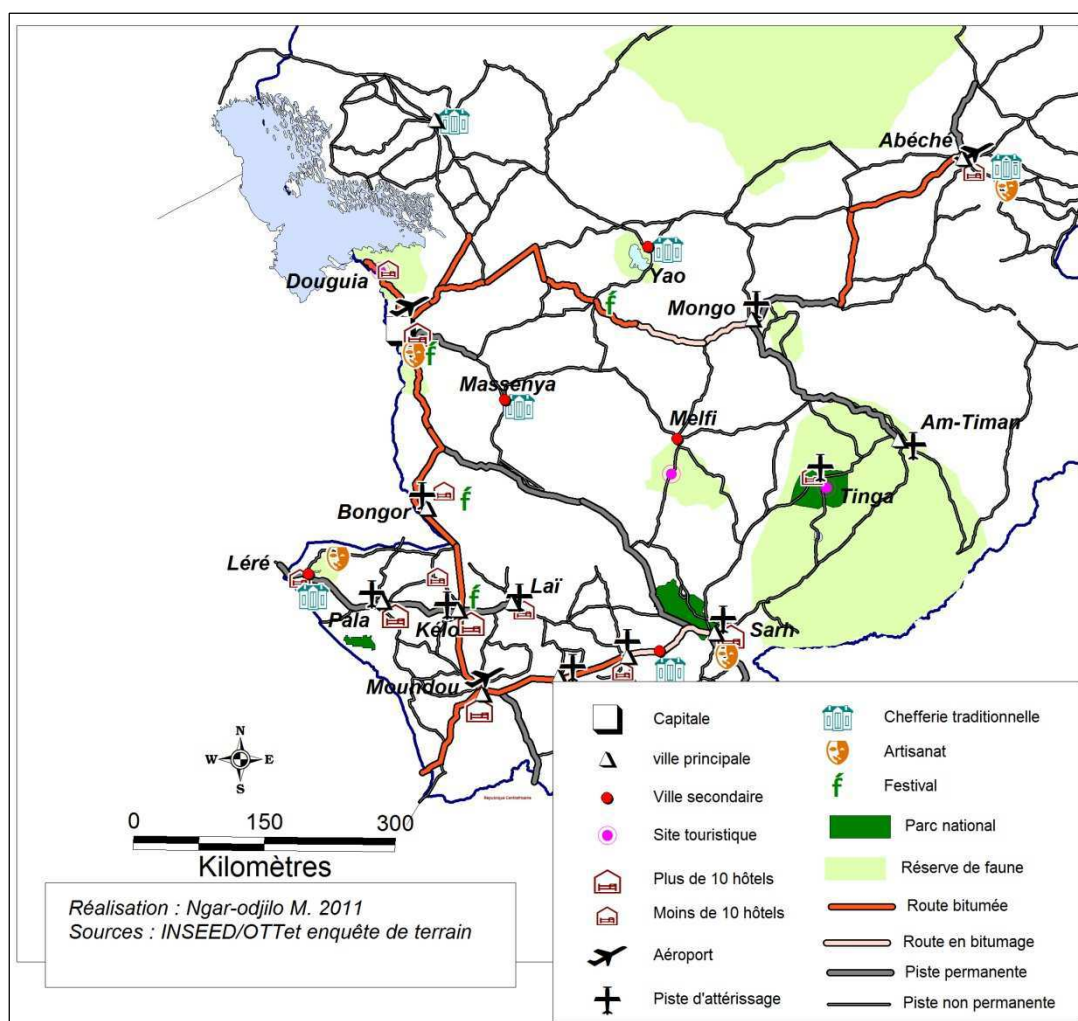
*Source : plan d'aménagement du Parc National de Manda*

**Tableau 37: Potentiel touristique au niveau des zones de savanes**

Sous-ensemble Caractéristiques	Centre et Sud-Est	Sud-Ouest
Nature	Richesse faunistique, floristique et aviaire traduite par la création d'aires protégées. Paysage de plaine perturbé d'inselberg et important réseau hydrographique	
Culture	Diversité ethnique Rite lié à la Margaï, tradition métallurgique ancienne, Site lié à la cérémonie liée à l'initiation, le Yondo	Diversité ethnique Plusieurs cérémonies rituelles et festives Sites sacrés et le lac Léré fréquenté des touristes à l'époque coloniale
Image	Image forte à travers le Parc National de Zakouma	Image forte à travers les chutes Gauthiot
Atouts	Sites non encore envahis par les touristes. Une filmographie consacrée au PNZ et aux montagnes du Guéra ; possibilité de connexion avec deux parc nationaux centrafricains	Sites non encore envahis par les touristes ; connexion avec un parc camerounais et possibilités d'élargissement de celle-ci à deux autres parcs du Nord Cameroun
Contraintes	Braconnage intensif, éloignement par rapport à N'Djaména et insuffisance des infrastructures routières.	
Accessibilité	Présence des pistes d'atterrissage à Mongo, Sarh, Am-Timan et Zakouma	Présence d'une piste d'atterrissage de Pala ; proximité des aéroports internationaux de Moundou (en finalisation) et celui de Garoua

*Ngar-odjilo. M., (2010))*

**Carte 18: Tourisme dans le Centre-Sud du Tchad**



#### 4.3.2.3. Les espaces lacustres

Les espaces lacustres sont en soit-mêmes de potentiels touristiques en raison d'une part de différentes ressources qu'ils recèlent et des paysages qu'ils présentent et d'autre part de diverses activités qui s'y pratiquent et qu'ils pourraient offrir aux touristes. Le Tchad a plusieurs lacs mais cinq seulement attirent pour leur intérêt paysager. Il s'agit du lac Tchad, du lac Fitri, du lac Léré et des deux lacs d'Ounianga. Les lacs d'Ounianga font partie intégrante de l'Ennedi auquel ils donnent l'image. Par conséquent les espaces lacustres concernés par cette étude sont les trois premiers.

Le lac Tchad qui donne son nom à la fois au bassin, terrain d'étude, et au pays a toujours alimenté l'imaginaire des Européens. FOUREAU F. (1990) conduisant son expédition vers le Tchad, arrivé au bord de ce lac laissa déborder sa joie en ces termes « c'est donc lui, il s'étale

sous nos yeux ce lac tant désiré, ce but de nos efforts depuis de si long mois, ce but de mes rêves depuis vingt ans ! Devant nous s'étend sa nappe scintillante qui se perd jusqu'au plus lointain horizon, et qui nous apparaît à travers les échappées libres entre les îlots de roseaux qui surgissent nombreux sur ses bords »<sup>178</sup>. Ce lac qui forme un triangle au centre du continent, lorsque l'on observe la carte de l'Afrique, a toujours fasciné les voyageurs. Avant FOUREAU, d'autres l'ont exploré. BOUQUET C. dans sa thèse fait un tour d'horizon de ceux-ci et de leur émerveillement lors de leur premier contact avec le lac Tchad. Il cite le major Britannique Dixon Denham qui eu son premier contact avec le lac en février 1823 « (...) Nous découvrîmes plus loin, à moins d'un mille du lieu où nous étions, le grand lac réfléchissant les rayons du soleil. La vue de cet objet, si intéressant pour nous, produisit en moi une satisfaction et une émotion dont aucune expression ne serait assez énergique pour rendre la force et la vivacité. Mon cœur battait avec violence, car je pensais que ce lac était la clef du grand problème dont nous cherchions la solution »<sup>179</sup>. La construction d'une station touristique à Douguia à une cinquantaine de kilomètres de ce lac et l'ouverture récente d'un domaine de chasse dit *domaine de chasse de Kouloudia* exploité par la société Orchape semble avoir pour origine cet imaginaire occidental par rapport au lac Tchad. Cette région offre un paysage caractérisé par sa platitude et les affleurements rhyolitiques du Hadjer el Hamis datant de 65 millions d'années<sup>180</sup>, *le rocher aux éléphants*, non loin des abords du lac sont les seuls à rompre cette « monotonie ». La construction de l'imaginaire occidental sur le lac Tchad est intimement liée à l'histoire de l'ancien royaume de Kanem dont le témoin de cette période est la ville de Mao, résidence du sultan et chef-lieu de l'actuel département qui porte le nom de cet ancien état.

Plus à l'Est du lac Tchad se trouve le lac Fitri classé réserve de biosphère dans le cadre de la convention de Ramsar sur les zones humides. Un statut qui peut conférer à la région une renommée mondiale. Le lac présente un intérêt évident, à cela s'ajoute la présence, en hiver, des oiseaux migrateurs fuyant la rigueur du froid. Les différentes îles-refuge quartzites qui offrent, après quelques heures de pirogues, un autre paysage et l'inselberg de Yao, chef-lieu du Fitri, complètent un paysage à fluctuation saisonnière. Au Sud du lac, la réserve de faune de Gueria est connue par la présence d'un important troupeau d'éléphants ; d'ailleurs, cette partie sud est nommée par les Bilala, *Derbal filé*, littéralement le chemin des éléphants.

<sup>178</sup> FOUREAU F. (1990) : P. 617.

<sup>179</sup> DENHAM D. (1826); pp.187-188, cité par BOUQUET C. (1991) : p. 38.

<sup>180</sup> Entretien avec Moupeng Bedjaoué qui a rédigé un mémoire de maîtrise sur la région.

Malgré la présence de l'islam, les populations restent attachées à leurs traditions. Le culte à un génie de l'eau, la *Margai*<sup>181</sup>, continue à être pratiqué. Chaque année, une cérémonie rituelle se déroule près du lac, à travers un sacrifice offert au génie des eaux, pour lui demander de bénir toutes les activités se pratiquant dans et au bord du lac. Il y a aussi tout le cérémonial qui émaille la vie de la cour du Sultan du Fitri. La vie des autochtones, bat au rythme des pulsations de ce plan d'eau, leurs représentations du monde se sont construites autour du lac. BACHIMON P. utilise le terme « spécificité nilotique »<sup>182</sup> pour parler des activités qui s'y déroulent, tant les liens avec le lac sont nombreux et profonds.

Au Sud-Est le lac Léré est décrit par DAGOU P. comme un « système lacustre constitué de deux lacs structuraux, les lacs Tréné et Léré logés dans une faille très profonde où s'écoule le Mayo-Kebbi »<sup>183</sup>. Ce système lacustre entouré des collines de formations granitiques présentent un paysage pittoresque presque unique au Tchad. GIDE A.<sup>184</sup> le décrit comme un « paysage montueux, coupés de dépressions, écrans pour petits lacs d'Ecosse ». Est unique la présence du lamantin d'Afrique (*Trichechus senegalensis*), un mammifère herbivore de grande taille, une espèce rare menacée de disparition.

La ville de Léré qui porte le nom du lac et qui était déjà « un important village », présente aussi un patrimoine colonial représenté par les bâtiments du quartier administratif ainsi que ceux qui s'alignent de part et d'autre de la principale rue de la ville. Léré était à l'époque le terminus d'un long voyage en baleinière depuis Garoua (Cameroun) en remontant le cours de la Bénoué et le Mayo-Kebbi jusqu'à l'ouest du Tchad. De même depuis Douala, des hydravions transportant le personnel amerrissaient sur le lac Léré.

---

<sup>181</sup> Selon la légende, recueillie par Le Rouvreur A., (1989) : « l'ancêtre des *Bilala Hirga*, parti de *Gollo* vers le lac, rencontra au bord de celui-ci une femme sortant des eaux. Il fut séduit et décida de l'épouser. La femme exigea pour son consentement un sacrifice annuel au bord du lac pour commémorer cette rencontre. Elle avertit *Hirga* que l'accomplissement de ce rite était la condition nécessaire à la bénédiction de toutes les activités qui se feraient au bord du lac. La femme s'appelait *Gamchai* ; elle était l'esprit du lac ».

<sup>182</sup> BACHIMON P. (2006).

<sup>183</sup> DAGOU P. (2005) : p. 93.

<sup>184</sup> FOUREAU F. op cit : P. 426.



**Photo 44: Vue du lac Léré.** Cette photo prise du village de Doué présente le paysage du lac Léré. En contrebas une végétation constituée de palmiers-doums et quelques épineux. En arrière plan, de l'autre côté du lac, la ville de Léré. Les tâches noires sur le lac représentent les pirogues des pêcheurs. Ngar-odjilo M., 2004

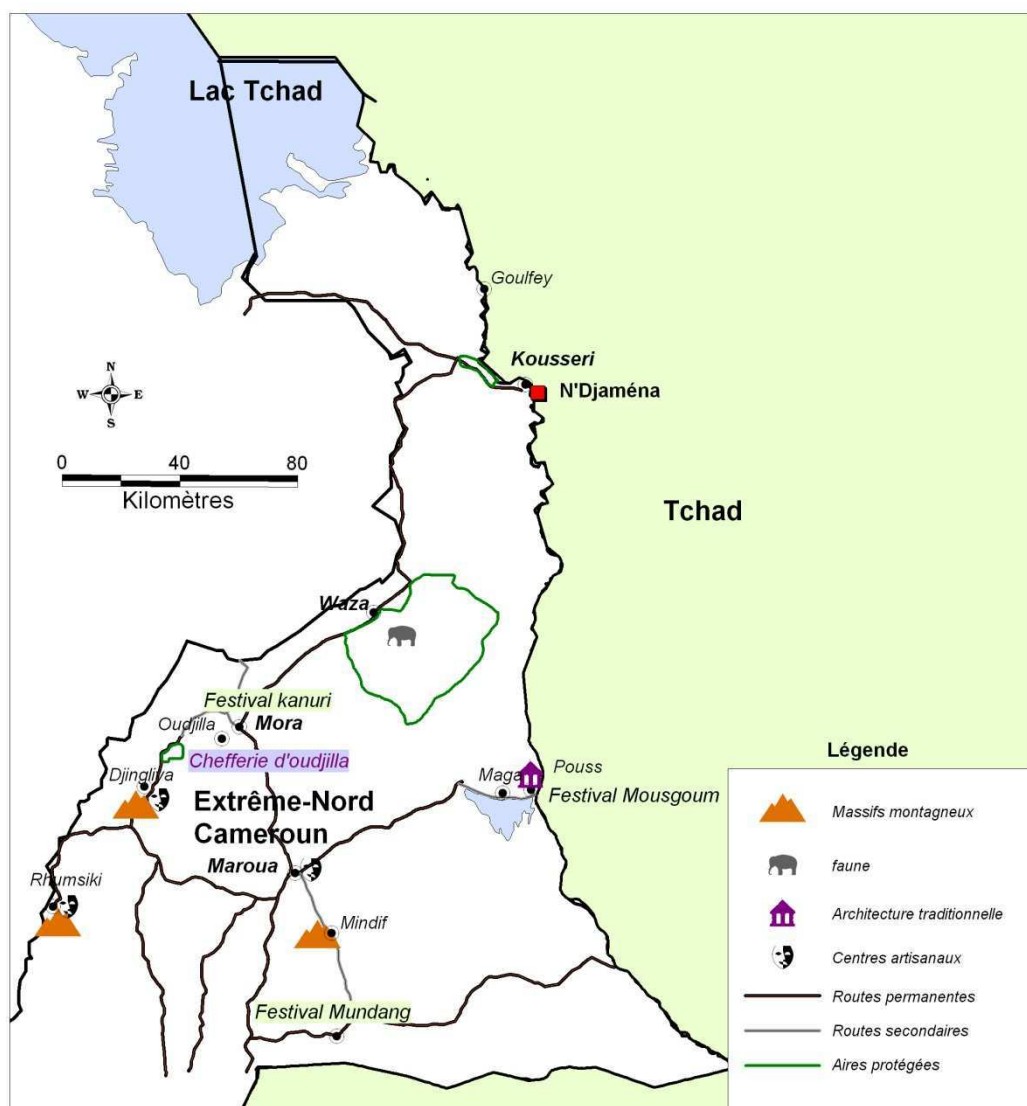
Les espaces lacustres sont également dispersés et, en dépit du label dont certains jouissent, ont un rayonnement très différent les uns des autres. Le lac Tchad classé site de Ramsar bénéficie de sa proximité avec N'Djaména par le développement d'un tourisme de week-end issu de la communauté d'expatriés résident dans cette ville. Le lac Fitri qui pourrait intégrer un circuit N'Djaména-Ennedi ou N'Djaména-Zakouma n'a pu être ni une étape, ni un détour à cause d'un accès difficile. Son isolement s'accroît avec la construction d'une route bitumée située à environ 100 kilomètres plus au sud et reliant N'Djaména-Mongo, alors que l'ancienne piste passait à une quarantaine de kilomètres plus au Nord. Le lac Léré est aussi isolé mais a l'avantage d'une proximité avec le Cameroun. Il pourrait intégrer un circuit qui se connecterait avec le Nord Cameroun. La ville la plus proche Figuil, située sur le principal axe routier reliant N'Gaoundéré et Maroua, est seulement à 20 kilomètres et Garoua qui dispose d'un aéroport de dimension internationale n'est qu'à une centaine de kilomètres.

**Tableau 38: Synthèse du potentiel touristique des espaces lacustres du Tchad**

Sous-ensemble Caractéristiques	Le lac Tchad	Lac Fitri	Lac Léré
Nature	Paysage lacustre dans une région plate Présence de quelques inselbergs et des nombreuses îles Richesse halieutique, faunistique et ornithologique.		Ensemble constitué de deux lacs entourés de collines. Présence de quelques îles et de plages.
Culture	Activités humaines liées au lac	Tradition vivante marquée par les cérémonies annuelles dédiées à la <b>Margai</b> Activités humaines liées au lac chefferie traditionnelle forte.	Tradition, artisanat et architecture vivante. Nombreuses fêtes traditionnelles et une chefferie traditionnelle forte.
Image	Image forte construite autour de l'imaginaire occidental du lac Tchad.	Label Ramsar et réserve de Biosphères.	Image construite autour de la présence des lamantins et des chutes Gauthiot..
Atouts	Proximité de N'Djaména et des villes du Nord-Cameroun.	Espace non envahi par le tourisme. Possibilité de l'intégrer dans plusieurs circuits à partir de N'Djaména.	Espace non encore envahi par le tourisme ; Proximité du Cameroun. Intérêt des agences de voyage du Cameroun pour cette région.
Contraintes	Aucune	Isolement accru avec la construction de la route N'Djaména-Mongo.	Eloignement par rapport N'Djaména
Accessibilité	Facile d'accès en raison d'une route bitumée.	Difficile en raison de l'état des pistes d'accès.	Proximité de deux aéroports internationaux Moundou et Garoua.

#### 4.3.3. L'Extrême-Nord Cameroun, entre nature et culture

Carte 19: Tourisme dans l'extrême -Nord Cameroun



L'Extrême-Nord du Cameroun constitue un ensemble homogène tant au niveau de l'étendue du territoire (32.600km<sup>2</sup>) qu'au niveau de ses potentialités articulées autour des monts Mandara, du Parc National de Waza, du lac Tchad et d'une tradition artisanale et culturelle vivante. Les monts Mandara sont un ensemble granitique, d'altitude modeste, constitué de pics aigus, le pic de Mindif et celui de Rhumsiki de renommée internationale<sup>185</sup>, des versants raides et d'amoncèlement de boules. Le tout forme un paysage pittoresque. Ces monts et les inselbergs éparpillés ça et là tranchent avec la platitude caractérisant la plus grande partie de

<sup>185</sup> Le film inspiré du livre de Jules Vernes « cinq semaines en ballon » en partie réalisée sur le site de Rhumsiki a donné cette renommée au pic qui porte le même nom.



la région de l'Extrême-Nord Cameroun et de l'ouest du Tchad. Gide de passage dans la région s'étonnait déjà de la présence du pic de Mindif « trois soulèvements de terrain, on ne peut surprendre. L'un, le plus important de beaucoup, ressemble au gros piton de Rio de Janeiro. Il paraît énorme. C'est un bloc abrupt, d'apparence inaccessible, et je ne parviens à m'expliquer cette soudaine formation géologique, ni par soulèvement volcanique, ni par plissement du sol, ni par érosion »<sup>186</sup>. Le Parc National de Waza, en raison de sa renommée, fait ombre à d'autres parcs de la région, de dimension plus petite, comme le parc de Kamalaloué, en face de N'Djaména, à une dizaine de kilomètres de Kousséri et celui de Mozogo-Gokoro logé dans la partie Nord du mont Mandara. Cette région a une mosaïque d'ethnies avec une tradition bien vivante qui s'affirme par les nombreuses chefferies dépositaires de la tradition et garantes à la fois des célébrations rituelles et des fêtes émaillant la vie des populations. ONOMO ETABA R-B. (2009) en donne une liste dans son ouvrage. Il s'agit des festivals *kanuri*, *mousgoum* et *mundang* et la fête de coq chez les *Toupouri*. La valorisation culturelle et artisanale de l'Extrême-Nord Cameroun est le résultat d'une fréquentation touristique bien ancienne attestée par la création du Parc National de Waza en 1934<sup>187</sup>.



Photo 45 : Extrait de l'ouvrage d'ONOMO ETABA R-B., le tourisme culturel au Cameroun.

<sup>186</sup> GIDE A. op cit : p. 405-406

<sup>187</sup> Le Petit Futé, (2010): p. 194



L'Extrême-Nord Cameroun est un espace homogène dont le principal atout est son étroitesse. Comprimé entre le Tchad et le Nigeria, environ 150 kilomètres de largeur à la latitude de Maroua, 50 à 70 kilomètres plus au Nord ; un territoire idéal pour des excursions. Maroua, le chef lieu de cette région bénéficie de la présence d'un aéroport pouvant accueillir des gros porteurs, de la proximité de N'Djaména et de son aéroport qui accueille très souvent des touristes en transit pour le Cameroun mais aussi de l'aéroport international de Garoua. Les principaux sites sont proches les uns des autres. A partir de Maroua tous les sites peuvent être visités dans la journée.

**Tableau 39: Synthèse du potentiel touristique de l'Extrême-Nord Cameroun**

<b>Caractéristiques</b>	<b>Extrême-Nord Cameroun</b>
Nature	Paysage montagneux constitué des pics et des boules granitiques surmontant une vaste plaine. Parcs nationaux proches les uns des autres facilitant une mise en réseau. Le lac Tchad.
Culture	Culture vivante représentée par des chefferies traditionnelles. Artisanat et architecture riches et diversifiés. Festivals sur la tradition.
Image	Forte liée à l'image du Cameroun et à l'artisanat de la région.
Atouts	Etroitesse du territoire favorisant les circuits touristiques.
Contraintes	aucune
Accessibilité	Aéroport de Maroua et de Garoua. Proximité de l'aéroport de N'Djaména.

## **Conclusion**

Quelles conclusions tirées de ce chapitre qui s'achève ?

Les marges touristiques sont en fait les produits d'une contrainte majeure qui découle d'un déficit d'image ne permettant pas une grande visibilité à un espace clos. Pour le cas de cette thèse, il s'agit du bassin du Tchad qui souffre d'une absence d'image due d'une part à un conflit récurrent et à une certaine couverture médiatique qui n'offre pas à l'opinion une autre alternative pour lui permettre de se faire une autre idée, d'autre part. Ce déficit d'image ne peut agir que négativement sur la fréquentation touristique de la région. Une analyse comparative sur trois destinations (Tchad, Cameroun et Tahiti), il ressort que les marges touristiques en dépit de leurs ressources souffrent d'un grand handicap lié à leur absence de

notoriété. N'étant pas bien connues, elles suscitent méfiance. La seconde contrainte est due à l'ignorance du tourisme par les populations et les acteurs locaux et nationaux). Cela se manifeste par une absence d'investissement dans le secteur se traduisant par une faiblesse d'infrastructures d'accueil. Cette deuxième contrainte sera beaucoup plus analysée dans le chapitre 5.

Le bassin du Tchad possède des ressources touristiques qui créent des fortes individualités sous régionales dues notamment à l'étendue de son territoire en ce qui concerne le Tchad d'une part et d'autre part un Extrême-Nord Cameroun qui se présente comme un espace cohérent permettant une meilleure articulation de ses ressources touristiques. Toutefois, celles-ci ont une notoriété inégale. Autant les ressources naturelles ont pour certains sites une bonne visibilité, moins le potentiel culturel est connu faute de valorisation. Par ailleurs, les aires protégées offrent des possibilités de connexion sous-régionale en raison de leur proximité géographique. Ce qui dépendra en grande partie de l'attitude des populations locales et des Etats d'où l'intérêt d'introduire le concept de ressource territoriale.

## **Chapitre V**

### **Le tourisme dans le bassin du Tchad est-il une ressource territoriale ?**

Le tourisme est-il une ressource territoriale ? Cette question voudrait bien relayer le discours de l'OMT portant sur l'importance du tourisme dans la réduction de la pauvreté ; lequel discours est repris par les états africains, notamment le Cameroun et le Tchad. Pour ces Etats le concept de ressource territoriale s'élargit à travers le lien à la problématique de la réduction de la pauvreté. Ce qui suppose que les populations devraient le reconnaître comme une ressource territoriale et s'en approprier pour sortir de leur pauvreté. Deuxième hypothèse, l'entrée par le concept de ressource territoriale signifie que dans le cadre du processus de la décentralisation en cours dans les deux pays, le tourisme pourrait servir de levier de développement socio-économique pour les différentes collectivités territoriales décentralisées. Ce qui implique la mobilisation des différents acteurs.

#### **5.1. Comment le tourisme est-il appréhendé par les populations locales ?**

Etudier le tourisme en Afrique revient à observer et analyser l'attitude des populations locales vis-à-vis de ce secteur d'activité. Cette démarche est guidée par le fait que tout projet touristique ne peut aboutir qu'avec l'accord des populations locales, lorsque celles-ci s'en approprient. L'accueil est primordial dans toutes les destinations mais pour l'Afrique, bien que les populations aient une culture « d'hospitalité légendaire », l'accueil des touristes n'entre pas dans ce schéma d'où leur attitude et comportement à la fois hésitant ou parfois réticent à l'égard de ceux-ci. Le fait d'accueillir implique l'usage d'un certain nombre de règles et codes propres à chaque communauté dont l'interprétation et l'appréciation sont différentes selon que l'on soit originaire ou étranger. Les attitudes et les gestes sont compris et appréciés à leur juste valeur selon la proximité culturelle. Le visiteur étranger a une interprétation se référant à ses propres codes de référence. Les différences culturelles et économiques entre le visiteur et son hôte expliquent le comportement de ce dernier.

Par conséquent, pour les populations locales, le tourisme peut être à la fois perçu comme une opportunité à saisir ou tout simplement comme une « promenade<sup>188</sup> » des Blancs ne sachant quoi faire de leur temps et de leur argent. Cette attitude pose la problématique de la culture touristique des populations locales. Par « culture touristique » il ne faut pas entendre ici, les dispositions et disponibilités des populations locales à faire du tourisme mais plutôt l'ensemble de comportements et des actions tendant à saisir les opportunités offertes par le passage des touristes dans une région donnée. Comme le note M. Picard cité par BOULAY S., (2009, 96), « les populations locales ne sont pas les objets passifs du regard touristique, mais des sujets actifs qui construisent des représentations de leur culture à l'usage des touristes, des représentations fondées à la fois sur leurs propres systèmes de référence et sur leur interprétation du désir des touristes ». Cette « culture touristique » n'est pas partout acquise et le tourisme qui est un déplacement reste bien loin de la représentation que les populations du bassin du Tchad se font du voyage (cf. p.29). Par ailleurs la monétarisation de l'hospitalité est tout à fait contraire à l'idée que les Africains se font de celle-ci se voulant spontanée, généreuse mais surtout conférant une certaine honorabilité à l'hôte<sup>189</sup>.

Dans le registre de la représentation du tourisme, le développement des médias impacte doublement ce secteur. La multiplication des antennes paraboliques dans les centres urbains et parfois dans des localités plus petites, les émissions réalisées par les radios ont permis aux populations locales d'avoir une ouverture sur le monde et notamment sur le tourisme. Le secteur touristique est perçu à la fois dans ses aspects positifs, quoique difficilement appréciables car n'ayant été connu, et négatifs car en phase avec leur propre représentation de la culture occidentale et de son influence sur la culture locale. Les entretiens informels avec certains Tchadiens et les questions récurrentes d'élèves et d'étudiants sur le tourisme véhiculent une perception peu appréciable du tourisme qui influe sur l'attitude des populations vis-à-vis du touriste. La représentation générale du tourisme est tout à fait négative en ce sens que cette « activité »<sup>190</sup> est considérée comme un risque non seulement pour les différentes communautés mais pour le pays entier. Cette représentation lie le

---

<sup>188</sup> Pour traduire le mot « Ministre du tourisme en Sara, une des langues parlées au Tchad, un speaker de la radio tchadienne aurait dit « ministre des gens qui errent ». Histoire racontée par le gouverneur du Sila, 9/06/2011

<sup>189</sup> Lors d'une mission dans les régions désertiques tchadiennes, la mère d'une des membres de l'équipe de l'Office Tchadien du Tourisme invita celle-ci. Lorsque l'équipe devait se retirer, elle voulu remettre un cadeau, mais son fils l'en empêcha en expliquant qu'un tel acte serait considéré comme une injure et porterait atteinte à son honorabilité.

<sup>190</sup> Le tourisme n'est pas, en fait, considéré comme une activité par les populations.

tourisme au terrorisme, au sexe ou prostitution, au trafic des objets d'arts et enfin à l'espionnage. Les gens ont-ils peur du tourisme ?

En effet, le lien entre tourisme et terrorisme s'est construit, progressivement dans l'esprit des populations, à travers les images que les médias<sup>191</sup> véhiculent sur ce secteur mais aussi par le biais des attentats ayant toujours un impact spectaculaire et touchant violemment l'opinion – le but recherché d'ailleurs par les commanditaires - et prises d'otage dont les victimes sont les touristes. Certains de ces actes terroristes s'étant déroulés dans la sphère régionale du Tchad (prises d'otage des touristes au Niger, arrestation dans le Tibesti d'un chef salafiste algérien, attentats en Mauritanie) sont proches et l'impact médiatique plus important. Par conséquent, la crainte et l'éventualité que cela puisse se produire au Tchad sont fortes d'où une attitude réservée et méfiante vis-à-vis du tourisme. Cette réserve se justifie à travers les risques que des attentats liés à la présence de touristes touchent également les populations locales vivants dans les lieux de destination.

De même, les questions sur le tourisme sexuel révèlent une certaine inquiétude et méfiance par rapport au risque que le tourisme constitue pour la société à travers une dépravation des mœurs. Cela est corroboré par la perception que les populations se font des hôtels considérés comme lieux de débauche et de déperdition<sup>192</sup>. Dans les échanges avec les étudiants tchadiens la réponse à la question « quelles sont les conséquences du tourisme ? ». Question à laquelle tout le monde adhère, est celle qui correspond à leur propre représentation du tourisme c'est-à-dire que celui-ci favorise une certaine débauche sexuelle. L'ouverture du tourisme ne comporte-t-il pas le risque d'augmenter celle-ci ? D'introduire l'homosexualité ? La misère ambiante des populations et le pouvoir financier que possèdent les touristes ne vont-ils pas entraîner les jeunes filles et garçons à s'adonner à la prostitution ? De favoriser le trafic en tout genre ? Telles sont les inquiétudes qui fusent à travers les questionnements.

Un autre registre de représentation est celui qui établit le lien entre le tourisme et le trafic d'objets d'arts ou d'autres, notamment des pierres précieuses<sup>193</sup> et cela est construit autour des

---

<sup>191</sup> Il faut souligner que les images proviennent en grande partie des chaînes arabes captées au Tchad. Les gens sont plus sensibles à ce qui se passe en Égypte ou au Maroc.

<sup>192</sup> L'activité d'hôtelier est perçue comme *haram*, propos du maire de la ville d'Abéché nous expliquant la faible présence d'hôtel dans cette ville, entretien réalisé le 11/06/2011.

<sup>193</sup> Cela s'explique par certaines pratiques touristiques comme les plongées ou la spéléologie. En effet, le rapport aux grottes est différent. Celles-ci sont perçues comme des lieux abritant des esprits dont l'accès est conditionné par un rituel. Le fait de voir des touristes pénétrer dans ces lieux « dangereux » et y rester longtemps laisse

difficultés d'appréhender le fait de voyager pour son plaisir. C'est l'essence même du tourisme qui n'est pas compris et la question récurrente est « comment peut-on dépenser de l'argent et voyager si loin pour son propre plaisir ? » révèle ce sentiment. Beaucoup pense que les objets d'art achetés comme souvenir seraient revendus par les touristes à leur retour et ce pour compenser les dépenses effectuées au cours du voyage. Ce raisonnement reproduit non seulement la représentation que les populations se font du voyage mais se justifie par certaines affaires dont les médias se sont fait l'écho et qui touchent aux tentatives, par des touristes indécents, de sortir d'objets artistiques patrimoniaux. Dans le même registre se retrouve la question des images et l'attitude des populations vis-à-vis des prises de photos « donnez de l'argent puisque vous allez vendre nos images ! » interpellent-ils, parfois, avec une certaine agressivité ceux qui réalisent de prises de vue. Au-delà du droit à l'image revendiqué par les concernés, ces interpellations ont, en effet, une triple connotation. La première est fondée sur les croyances africaines relatives au caractère double de tout Être, constitué d'un corps physique perceptible et touchable et d'un corps invisible, l'âme que seuls les sorciers peuvent apercevoir et être capable de « voler » ou « d'enlever ». A travers les images, beaucoup d'Africains croient que les appareils photo ont le pouvoir « d'extraire » l'âme des gens. Tel le sorcier, le photographe «enlève » l'âme en prenant une image sans le consentement du concerné. Dans le BET, les nomades refusent que leurs troupeaux de dromadaire soient photographiés à cause de la même croyance. La seconde est liée à certains métiers considérés comme dégradant. Le forgeron et la potière sont considérés comme appartenant à des castes inférieures. Du coup, les membres de ce corps de métier refusent de « s'exposer » au regard des autres à travers une photo qu'on ne connaît pas la destination finale. La troisième connotation s'explique par le fait que l'Africain aime donner une meilleure image de lui-même. Se faire photographier conduit à un certain rituel consistant à porter un habit de fêtes. Le prendre en photo au dépourvu est offensant pour lui en ce sens qu'il ne s'est pas préparé à ce rituel et pense que la photo donnera une mauvaise image de lui.

Enfin le lien tourisme et espionnage est évoqué le plus souvent par les agents de l'ordre et tous ceux qui gravitent autour d'eux (cf. p.76). Ici, la finalité d'un tel comportement est beaucoup plus pécuniaire, il s'agit d'intimider le touriste pour lui soutirer de l'argent. L'interdiction de prise de photos entre dans cette perspective. Mais cela résulte de la crainte que les touristes en visitant le pays ne puissent être témoins oculaires de certaines situations

---

penser qu'ils sont à la recherche des pierres précieuses. Dans le BET, la population estime que depuis l'arrivée des touristes dans la région les *djins* et les échos des montagnes ont disparus.

que le régime en place ne souhaite pas dévoiler. Par conséquent, cette représentation découle d'une ligne de conduite officielle ou semi-officielle dont le but est de contrôler les mouvements des étrangers à l'intérieur du territoire. Au Tchad, cela semble à l'origine de l'autorisation de circuler que délivre le ministère de l'intérieur aux touristes en déplacement dans le pays. L'argument officiel est que celle-ci permet aux autorités de veiller à la sécurité des touristes. Mais en réalité, elle sert à surveiller le déplacement des touristes. Et plus récemment, l'affaire de *l'Arche de Zoé*, où des humanitaires ont voulu enlever des enfants tchadiens pour la France, a exacerbé le sentiment de méfiance vis-à-vis de « l'homme blanc ». Autant le tourisme est mal cerné par ces populations, autant le touriste est identifié à celui-ci si bien qu'un employé du campement de Tinga s'étonnant, de l'arrivée au Parc National de Zakouma, des touristes chinois, s'exclame en ces termes : « je n'ai jamais entendu parler des touristes chinois ! ». Dans ces régions, la première figure du touriste, qui est restée figée, est celle que donne le plus souvent des jeunes « routards » qui voyagent et sillonnent l'Afrique à bord des caravanes de véhicules et campent ça et là.

## 5.2. Les différentes attitudes vis-à-vis du tourisme

Au regard de tout ce qui précède et qui porte sur les représentations que les populations ont du tourisme, il faut ajouter que des variantes existent entre les régions. Celles qui ont l'habitude d'accueillir les touristes et celles qui les voient le plus souvent passer. *A priori*, les régions ayant l'habitude du tourisme ont compris l'intérêt que son développement pourrait leur apporter. Ces populations ont intégré le tourisme dans leur comportement en développant une aptitude leur permettant de capter les ressources que celui-ci génère. DOQUET A.,<sup>194</sup> en étudiant les guides touristiques au Mali, met en « évidence les différentes stratégies qu'ils développent pour attirer l'attention des touristes et répondre à leurs besoins d'informations. MAHALIA L., (2009, 325) établit le lien entre tourisme et identité culturelle où celui-ci est utilisé par certaines communautés pour affirmer la leur. S'agissant des Peuls du Niger, il souligne que « leurs danses, valorisées dans et par les regards occidentaux, sont devenues une vitrine culturelles du pays... Ils ont pris conscience que leurs danses, pour lesquelles ils sont complimentés et recherchés, peuvent constituer un moyen de pression et leur donner un pouvoir de revendication au Niger ». Par contre, certaines populations ignorent totalement le tourisme. Le Tchad et l'Extrême-Nord Cameroun offre une illustration de ces différences

---

<sup>194</sup> DOQUET A. (2009) : PP. 73-95.

d'attitudes résultant du niveau d'appropriation du tourisme. Par ailleurs à l'intérieur même du Tchad on observe cette dichotomie. L'étude de quelques cas permet aussi de répondre à la question posée au début de ce paragraphe « le tourisme est-il une ressource territoriale ? ».

En effet, le concept de ressource territoriale et celui d'acteur utilisés de plus en plus comme paradigme par la géographie sociale sont des entrées à partir desquelles nous analyserons le tourisme dans ce paragraphe. CORRADO F. soutient en effet, qu'il y a une transition conceptuelle et opérative de « ressource de la terre » à « ressource du territoire ». Une évolution concernant le passage d'un concept de ressource, vu comme un fait naturel vers un concept de ressource du territoire, lié à « une entité qui est aussi physique (la terre) mais qui ne peut être identifiée, ni définie si elle n'est pas référée à un certain tissu de relations sociales (DEMATTEIS, 1985). Il s'agit de la perception qu'une société a à l'égard des potentialités dont une région dispose et surtout des interactions qu'offre le projet. Ainsi, une fois que la société a reconnu parmi les composantes du milieu celles qui sont utiles à mettre en exploitation, elles acquièrent une valeur qui n'est plus potentielle mais actualisée : la valeur de ressource territoriale. Celle-ci représente, selon CORRADO F., (2004) la découverte et l'actualisation d'une valeur latente du territoire par une partie d'une société humaine qui la reconnaît et l'interprète comme telle, à l'intérieur d'un projet de développement local. GARNIER E. (2004), ajoute que la ressource territoriale renvoie à une intentionnalité des acteurs concernés... Pour elle, l'objet intentionnellement construit peut l'être sur des composantes matérielles et/ou idéelles ; la ressource territoriale se différencie donc de la ressource économique générique (matière première, travail et capital) de par ses caractéristiques intrinsèques

Di MEO (2004) souligne, au sujet de l'acteur, que « celui-ci dispose d'un agir mais aussi d'un pouvoir. En effet, selon lui l'acteur agit car sa fonction consiste à agir : il gère, il développe les infrastructures et l'économie d'un territoire, il aménage ». L'acteur accomplit tout cela de **manière consciente et délibérée**. Il ajoute qu'on ne peut concevoir l'acteur qu'en interaction avec d'autres acteurs. L'acteur agit sur un territoire donné ; c'est en fait son action qui est constitutive du territoire d'où le concept d'acteur territorialisé développé par GUMUCHIAN H. et al. Celui-ci définit l'acteur territorialisé comme « tout homme ou toute femme qui participe de façon intentionnelle à un processus ayant des implications territoriales » (GUMUCHIAN, GRASSET E., LAJARGE R. et ROUX E., 2003).



Cette précision conceptuelle permet d'analyser les différentes attitudes des populations à l'égard du tourisme à travers d'un certain nombre de cas observés au Tchad et à l'Extrême-Nord Cameroun. Deux attitudes sont observées se résumant par une ignorance ou par un intérêt pour le tourisme. En effet, la mondialisation du tourisme est indéniable mais, il se trouve encore des populations qui sont déconnectées et ignorent ce secteur. Cette ignorance du tourisme est l'un des critères permettant de définir les marges touristiques. Lorsqu'une population ne connaît ni cette activité, ni les opportunités que celle-ci pourrait offrir, il est loisible d'affirmer que celle-ci se trouve dans une région marginale ou « non mise en tourisme » pour emprunter les terminologies employées par DUHAMEL P. et SACAREAU E. (1998). La connaissance du tourisme suppose l'identification des ressources susceptibles d'être valorisées et la mise en place d'une stratégie de captation de ses opportunités. C'est un processus aboutissant à une adoption d'une nouvelle culture, à une reconversion économique des potentialités existantes en vue de les intégrer au système touristique.

#### ***5.2.1. Voyage sans lendemain dans le Fitri***

Au cours du projet Corus de recherche scientifique, sur les géosystèmes lacustres au Tchad, il a été réalisé un test de séjour dans la région du Fitri. Un des participants au projet<sup>195</sup> a organisé avec ses amis de Fos-Sur Mer (France) un voyage d'une semaine dans la région. Ils étaient dix-huit touristes à être accueillis dans la cour du Sultan du Fitri. L'enquête réalisée, à cet effet, révélait qu'avant leur séjour au Tchad et dans le Fitri, ils n'arrivaient pas bien à se représenter leur destination en dépit d'ouvrages et des cartes consultés. Le Tchad était pour eux un pays lointain n'offrant aucune base pour nourrir leur imagination. Un pays inconnu et attirant pas encore « défloré » par le tourisme conventionné. Il se rappelle cependant des événements qui ont marqué l'histoire du pays, de l'instabilité politique. Le lac Fitri, quant à lui, est perçu comme une sorte d'oasis dans un environnement rude ; une magnifique réserve d'animaux africains et oiseaux européens. Les réponses de l'enquête effectuée après leur séjour, expriment en grande partie les émotions ressenties mais aussi un peu de la déception. En termes d'émotion, l'accent est mis sur la facilité de communication avec les populations, la chaleur et le sérieux des habitants de Yao, le contact humain. Par rapport au lac Fitri, les représentations sont plus précises et insistent sur son étendue, le mystère d'un lac sorti de nulle part. La vision européenne du lac en tant que tel s'est profondément modifiée par la vue des couleurs des eaux du Fitri. Un accent est mis aussi sur le rôle combien important du lac

---

<sup>195</sup> Il s'agit du professeur Jean Riser de l'Université d'Avignon.

Fitri dans un environnement aride. Le lac est une ressource inestimable pour la survie des populations, une richesse pour Yao, un milieu à sauvegarder. Enfin, ils trouvent la région agréable. Beaucoup pensent revenir une seconde fois au Tchad. Mais quelques uns ont exprimé leur regret et ne pensent pas revenir pour trois principales raisons : le coût élevé du voyage, les tracasseries administratives et le sentiment d'insécurité. Sur cette visite, il y a plusieurs leçons à retenir : Le rôle central du sultan et de son entourage dans l'accueil, l'hébergement et l'animation des touristes ; La passivité de la population qui n'a pas profité de ce séjour d'une semaine car elle n'a pu rien offrir quoiqu'elle soit très accueillante ; La déception des touristes car n'ayant pas pu dépenser l'argent prévu à cet effet. Ils ont juste acheté quelques objets utilitaires comme souvenir. Il n'y a pas de marché touristique.

Ce séjour des dix-huit touristes n'a pas eu l'effet escompté tout comme celui d'un groupe de Taïwanais qu'on nous a signalé lors de nos travaux de recherche. Cette dynamique qui devait être enclenchée entre Fos-Sur-Mer et Yao n'a pu se faire en dépit des différentes rencontres effectuées lors de leur séjour avec les enseignants et les élèves de la localité. Ce fut un passage sans lendemain. Si les touristes étaient repartis avec quelques souvenirs et des photos de leur séjour, les populations avaient vite oublié cette visite. Ni le sultan, décédé entre temps, qui était le principal acteur pendant cette visite, ni l'administration, ni les ONG présentes, ni la population, personne n'a agi dans le sens de la pérennisation de ce type de séjour.

Pourtant, la région du Fitri possède un potentiel intéressant résumé dans le tableau 38. Le décès du sultan, seul acteur intéressé par le tourisme, peut être une explication plausible de l'interruption du processus de la mise en tourisme du lac Fitri. De son vivant, les jeux d'influences entre lui et le conflit de leadership avec certains cadres de la région porteurs de projets étaient aussi un facteur de blocage. L'administration naissante avec l'érection de Yao au rang de chef-lieu de sous-préfecture puis de préfecture en moins de cinq années, tout comme les ONG avaient d'autres préoccupations.

### ***5.2.2. Baro, un site visité : vers une appropriation du tourisme***

La localité de Baro, dans le Guéra, accueille chaque année, des touristes européens (moins d'une dizaine selon les témoignages) qui sont généralement hébergés par l'Eglise Catholique. Trois facteurs essentiels expliquent cette présence des touristes. La présence d'un prêtre italien ayant favorisé l'arrivée de différents groupes de touristes de même origine que lui, un paysage montagneux et verdoyant favorisant un microclimat adapté à la randonnée et des

traditions locales vivantes (le culte de la *Margai*). Parmi les sites le plus visités se trouve un petit village construit au pied du mont Guedi dont les grottes abritent des sources d'eaux. Aux dires des populations, ces sources miraculeuses auraient un don thérapeutique. Lors d'un voyage d'étude effectué par des étudiants en tourisme, d'une école hôtelière et de tourisme<sup>196</sup> de N'Djaména, il a été observé que le groupe, une dizaine, a été pris en charge par le chef du village servant de guide pour la visite des grottes. L'animation fut assurée par les femmes du village qui, en se laissant photographier sans gêne, improvisèrent une danse sous le grand arbre du village à laquelle participèrent les étudiants. Les chansons qu'elles fredonnaient, invitaient les étudiants à une largesse. Ceux-ci y avaient répondu favorablement.

Si les étudiants ont joué au « touriste » en prenant du plaisir à la danse, la question qui reste à se poser est celle liée au comportement des femmes du village à travers leur « mise en scène ». Est-ce que celle-ci est une réponse qu'elles apportent au passage des groupes de touristes ou bien cette « mise en scène » relève d'une tradition qui voudrait que tout étranger soit honoré par l'organisation d'une danse ? La première hypothèse reste la plus plausible et montre que les populations ont acquis une certaine « habitude » du touriste en développant des attitudes dans le sens de l'accueil. Une mise en scène et les histoires liées aux grottes, notamment les vertus curatives des eaux se trouvant au fond de celles-ci, ainsi que l'enchaînement de leur visite. Celle-ci présidée par le chef de terre accompagné des hommes présents au moment de la visite dans le village. Pendant que les visites des grottes se déroulaient, les femmes s'organisaient pour entamer les danses traditionnelles. Les populations locales s'acheminent-elles à travers cette mise en scène vers une appropriation du tourisme ? Leur réactivité et la spontanéité avec laquelle, elles ont accueilli le groupe de visiteurs permettent d'avancer une telle hypothèse. Toutefois, malgré des visites assez régulières de touristes, leur attitude positive à travers l'accueil ne s'est pas concrétisée par un projet touristique qui puisse valoriser à la fois leur potentiel culturel et naturel notamment les possibilités d'escalade et de randonnées qu'offre un paysage montagneux.

### ***5.2.3. Zakouma, la confusion entre touristes et projet de protection du parc***

Les activités dans le Parc National de Zakouma, prévoient en plus de la vision de la faune, une visite des villages périphériques Bone et Ibir par les touristes (carte 15). Ces derniers sont prévenus à l'avance des différentes dépenses à effectuer lors de cette visite et sur les activités à réaliser notamment l'ascension des rochers d'environ 700 m d'altitude sous

---

<sup>196</sup> Il s'agit de l'ESTHOC créée en 2002.

lesquels se sont abrités les deux villages, sur les rencontres avec les villageois et sur l'organisation des danses traditionnelles. Cependant, cette population perçoit ces différentes activités touristiques comme celles organisées par le projet<sup>197</sup> en charge de la préservation du parc et l'argent versé par les touristes comme une contrepartie de leur mobilisation pendant la visite des touristes. La confusion est totale entre l'aide qu'apporte le projet à travers la construction d'un certain nombre équipements sociaux dans le cadre de son volet écodéveloppement et la visite des touristes. « Les gens ne comprennent rien » affirme le chef du volet tourisme du projet ; « lors de passage des touristes, en plus de ce qui était prévu, la population exige qu'on leur verse de l'argent pour le fait que les écoliers du village désertent momentanément leur classe à l'arrivée des touristes »<sup>198</sup>. En dépit de la durée du projet et d'une fréquentation assez régulière, du Parc National de Zakouma, en moyenne 500 touristes visiteurs par an, la population n'est pas arrivée à s'approprier le tourisme moins encore le PNZ.

L'attitude des populations périphériques du PNZ est liée à leur exclusion dès le début de la création du parc. Il faut souligner que celles-ci ont comme principales activités l'agriculture et l'élevage se faisant sous leur forme extensive. Elles occupent des espaces au-delà des limites du parc comme l'affirme un extrait du rapport d'APN : « Les *ferricks* qui sont toujours dans l'aire des éléphants, principalement dans le nord-ouest, resteront là jusqu'à ce qu'ils aillent à nouveau vers le sud »<sup>199</sup>. Les populations n'ont jamais accepté le PNZ ; les habitants de Bone et Ibir par exemple lui ont « tourné le dos » surtout qu'ils habitent dans un isolement presque total. La seule piste qui relie ces deux villages à la route principale conduisant à Am-Timan traverse le parc. Ce qui suppose certaines contraintes pour ces populations et suspicions des gestionnaires du parc. Il est parfois difficile de distinguer le simple passant du braconnier. Par ailleurs, au début de la mise en tourisme, l'administration du parc n'a pas daigné intégrer les populations locales dans les circuits. Le produit proposé aux touristes sont jusque maintenant presque à 100% orienté vers la vision de la faune. Pourtant, comme il a été souligné, le parc possède un potentiel culturel et archéologique. Les populations ne furent pas pendant longtemps exposé « aux regards des touristes » ou mises en leur contact. Dans une rencontre avec des jeunes de la ville d'Am-Timan, on avait constaté que ceux-ci ne connaissaient presque rien du parc. En somme, rien n'a été fait pour permettre à la population de

---

<sup>197</sup> Il s'agit du projet CURESS en charge de la conservation du parc et de son développement touristique.

<sup>198</sup> L'arrivée des visiteurs dans un village provoque un attroupement des villageois parmi lesquels se trouvent les écoliers ; le maître n'arrive pas à contenir le plus souvent les enfants.

<sup>199</sup> Rapport du mois d'août 2011 de l'*African Park Network*.

s'approprier le parc. Toutefois, cet isolement, s'agissant de Bone et Ibir, a été bénéfique pour la conservation des cultures locales, notamment le culte à la *Margai* dont le prêtre officiant est aujourd'hui l'un des principaux animateurs dans la mise en scène touristique organisée par les responsables du parc.

En somme, il demeure des régions qui sont en marge où cette activité n'est pas encore au centre des préoccupations des populations locales supposées assurer l'accueil des touristes. L'ignorance du tourisme se caractérise comme les trois exemples le montrent par les différentes attitudes : de la passivité et de l'indifférence vis-à-vis des touristes se traduisant par une absence presque totale d'une offre, ne fût-elle qu'artisanale. Toutefois, cette passivité est souvent comblée par une découverte mutuelle entre populations et touristes. Les attroupements de gamins autour des touristes qui en sont la résultante se manifestent par une curiosité réciproque. Il peut exister certes des interactions, d'échange entre les deux à travers l'achat par les touristes de quelques objets ou de services contre de l'argent mais tout se limite à ce niveau primaire comme le souligne les propos ci-après, d'un touriste ayant visité l'Ennedi: « Nous sommes abordés par des petits vendeurs de souvenirs. On peut voir sur leur étalage des bifaces et autres objets datant de la préhistoire. Outre l'impolitesse des gens, je suis choqué de voir ce patrimoine mis à la vente »<sup>200</sup>.

### **5.3. Lorsque le tourisme est reconnu comme une « ressource territoriale »**

#### **5.3.1. Le cas du Mayo-Kebbi Ouest**

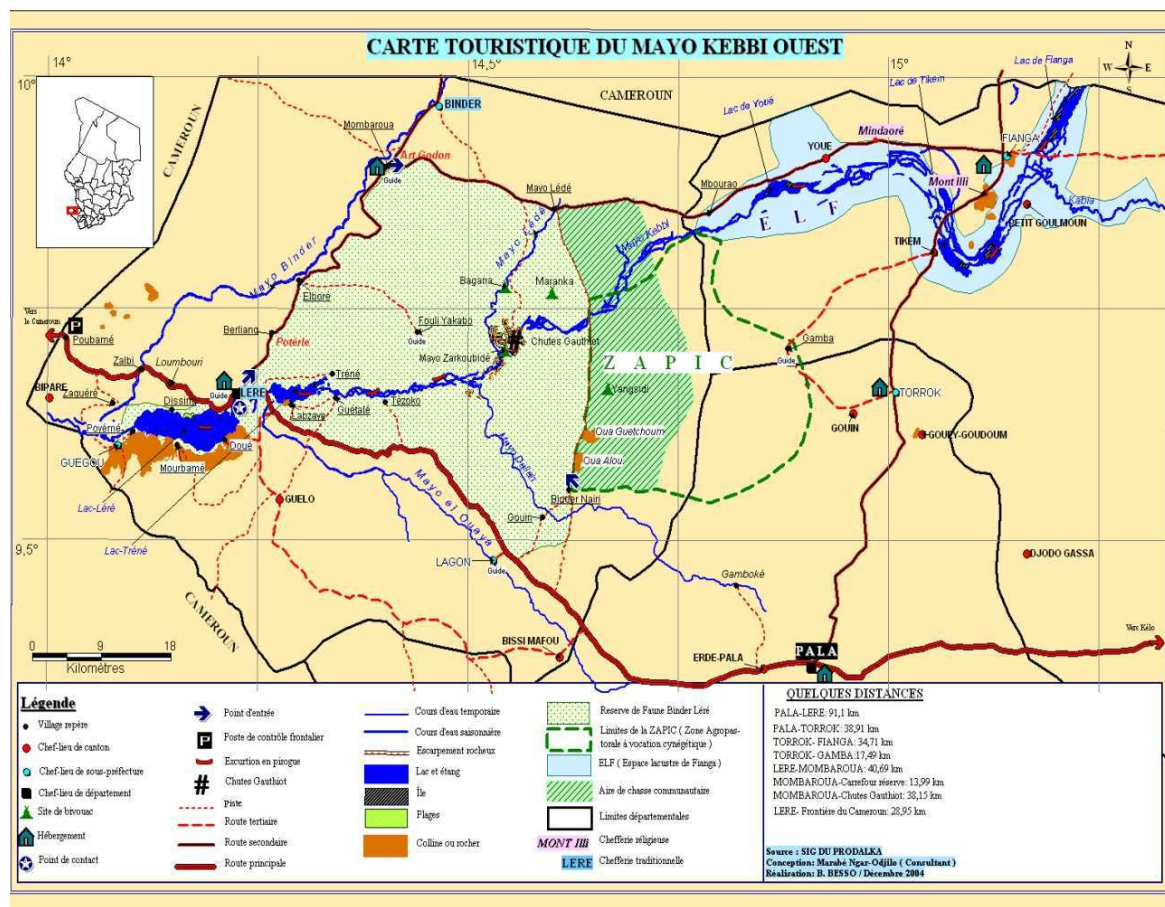
Dans la région du Mayo-Kebbi Ouest a été lancé en octobre 2003, un programme de développement rural décentralisé appelé PRODALKA<sup>201</sup> dont l'une des composantes est la valorisation des ressources naturelles. Celle-ci a lancé une initiative d'écotourisme qui couvre le lac Léré, la Réserve de Faune de Binder-Léré (RFBL), la Zone Agro-pastorale d'Intérêt Cynégétique (ZAPIC) située à l'Est de la réserve et l'Espace Lacustre de Fianga (ELF) (carte 20). Les différents sigles sont illustratifs d'une véritable volonté des acteurs de construire un territoire d'action différent des limites administratives. L'initiative consiste en la valorisation des ressources naturelles locales par le biais du tourisme.

---

<sup>200</sup> Mission Point-Afrique-Office Tchadien du tourisme à l'Ennedi, janvier 2011.

<sup>201</sup> Le Programme s'est achevé en 2010.

Carte 20: Le tourisme dans le Mayo-Kebbi ouest



L'écotourisme est donc retenu comme une forme de tourisme répondant au mieux aux aspirations des promoteurs et de la population locale. Le potentiel existant dans la région répondait bien à la mise en œuvre de l'initiative et le produit proposé se déclinait autour d'activités de pleine nature (pirogue, randonnée, bivouac, etc.) et de cultures (rencontres, découvertes de l'architecture, de l'artisanat et de la tradition) valorisant les richesses de la région. Le PRODALKA, en véritable maître d'œuvre, intervenait à tous les niveaux aussi bien dans les contacts avec les institutions de l'Etat que dans la mise en œuvre de tout le processus : l'organisation des différents acteurs, le financement d'actions et d'activités prévues dans le projet, la promotion et les contacts avec des promoteurs de voyages au Tchad, au Cameroun et une fédération des chasseurs à l'arc en France.

Les institutions de l'Etat les plus directement concernées étaient le Ministère de l'Environnement et de l'Eau (MEE), le Ministère du Développement Touristique (MDT) et le Ministère de l'Administration du Territoire (MAT). Le MEE s'était pleinement impliqué en attribuant à titre expérimental une aire communautaire de chasse aux populations locales. Ce

Ministère, à travers ses services techniques, devait s'assurer de la bonne exécution des textes protégeant les aires protégées et apporter un appui technique aux structures locales. Le Ministère de Développement Touristique, quoiqu'en retrait du projet, avait promis agir dans le sens de la promotion de l'initiative. Ce retrait du MDTA traduisait à l'époque le dysfonctionnement de l'administration tchadienne. Le Ministère du tourisme a eu toujours des difficultés à se positionner dans tous les projets de conservation et de valorisation des aires protégées. La faiblesse en ressources humaines et les enjeux financiers liés à ces projets étaient à l'origine de sa mise à l'écart. Le Ministère de l'Administration du Territoire à travers les structures déconcentrées du Mayo-Kebbi Ouest, avait promis agir dans le sens de la sécurisation des touristes qui venaient à séjourner dans la région.

Au niveau régional, deux structures créées par le projet agissaient directement sur le terrain. Le comité de Gestion de la Chasse et de l'Ecotourisme (CGCE), né avec l'initiative d'écotourisme, était censé être l'opérateur direct par son rôle d'animation et de gestion du revenu généré par le projet. Il devait collecter les recettes du tourisme et les redistribuer. La deuxième structure, appelée Instance Locale d'Orientation et de Décisions (ILOD), organisée par canton, devait assurer le suivi de la faune dans son ressort territorial et choisir les guides de tourisme. La chefferie traditionnelle impliquée dans le projet, en tant que propriétaire des différents sites bénéficiait à ce titre d'une partie du revenu généré par le tourisme. La clé de répartition du revenu tenait compte de toutes les structures locales : 70% des recettes vont aux ILOD et 30% à la chefferie traditionnelle. Enfin des prestataires locaux étaient mobilisés en fonction des différents services offerts : hébergements, restauration, location de pirogue, vente des produits artisanaux. Afin de mieux s'approprier le projet les différents prestataires locaux avaient été associés à une formation des guides touristiques. Le tableau suivant présente de manière succincte le niveau d'implication de chaque acteur.

**Tableau 40: Acteurs et niveau d'implication dans le projet d'écotourisme au Mayo-Kebbi Ouest**

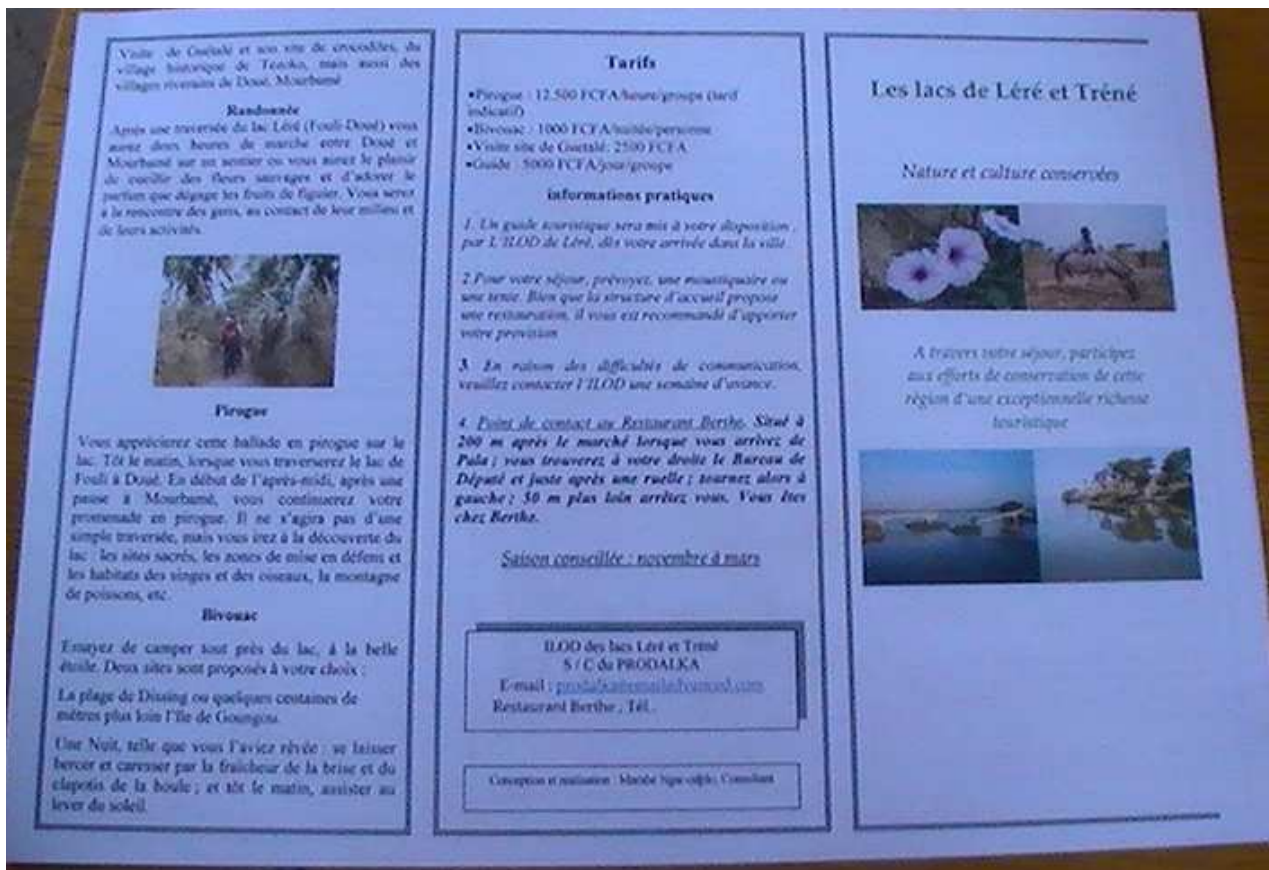
<i>Acteurs</i>	<b>Etat</b>			<b>PRODALKA</b>	<b>Structures locales</b>		<b>Chefferie traditionnelle</b>	<b>Prestataires</b>
	<i>MEE</i>	<i>MDT</i>	<i>MAT</i>	Composante ressource naturelle	<i>CGCE</i>	<i>ILOD</i>		
<b>Echelles</b>								
<b>Nationale</b>	Initie l'Arrêté portant création d'une aire communautaire de chasse	Promet agir en matière de communication	Accorde l'autorisation de circuler des touristes	Il est à la fois partenaire  Et  interface				
<b>Régionale</b>	Met en œuvre l'arrêté, contrôle et suit les activités par le biais services techniques déconcentrés		Promet agir dans le sens de la sécurité des touristes	Finance les actions, organise les acteurs locaux, sensibilise et forme les acteurs	Gère et anime l'écotourisme ; redistribue le revenu de L'écotourisme			Réalise des études, forme et produit les supports de communication
<b>Locale</b>				Met en place des mécanismes de protection		Gère les aires protégées	A la mission de sécuriser des touristes	Nourrit
<b>site</b>	Protège certains sites à travers ses agents			Finance les aménagements  Finance les supports de communication		Guide les touristes et les chasseurs à travers des guides formés	Est garante de la gestion traditionnelle	Nourrit et héberge

*Ngar-odjilo M. 2006*



Au-delà des objectifs initiaux : compléter le revenu des populations locales, pérenniser les actions de conservation par l'écotourisme, l'initiative visait une valorisation du territoire d'intervention du PRODALKA par le tourisme (carte 20). Les documents produits à cet effet le montraient clairement. Les objectifs étaient évidents pour les promoteurs du projet : promouvoir un espace et ses acteurs, construire un territoire et une identité.

**Photo 46: Un dépliant valorisant les lacs de Léré**



Promouvoir l'espace et ses acteurs supposait, faire connaître la région et ses potentialités non seulement aux touristes mais à la population locale. La présentation des différents points d'intérêt touristique et leur articulation, la mise en évidence du territoire du projet, des intérêts en jeu et des acteurs qui étaient les principaux interlocuteurs répondaient à cette préoccupation. Le second objectif visait à donner plus de visibilité à un espace qui s'attribuait une nouvelle fonction et qui cherchait à se construire une autre image à travers l'écotourisme. C'est un espace qui s'articule autour de trois territoires, La RFBL, la ZAPIC et l'ELF disposant diverses potentialités se croisant à travers l'écotourisme qui devait leur donner une certaine cohérence. Il s'agissait aussi, à travers les documents produits, d'arriver à une représentation commune de la région par les touristes et les acteurs locaux. Enfin, le souci

était de construire autour de cet espace un fort sentiment d'identité et de solidarité (la redistribution des recettes générées par le tourisme) en amenant les différents acteurs locaux à se réapproprier leur territoire- Il ne s'agissait pas du territoire administratif<sup>202</sup> mais de celui du projet- et leur patrimoine.

A travers cette initiative d'écotourisme, quelles conclusions peuvent être tirées ?

- Les projets de tourisme, dans la plupart des pays africains, résultent des initiatives locales impulsées le plus souvent par des ONG et d'autres associations intervenant dans une région. Le potentiel touristique est généralement fondé sur la Nature. Ici ce sont les aires protégées. L'ONG apporte, en plus des moyens financiers, l'appui technique pour la mise en place du projet. La mobilisation de la population locale ne se fait pas en dehors du pouvoir traditionnel qui joue un rôle central et cela pour trois raisons : d'éviter d'être en marge du projet, de le contrôler et d'en tirer profit. Ces initiatives (re)légitiment de manière évidente le pouvoir traditionnel.
- La démarche adoptée, se voulant volontariste, poursuit deux objectifs : amener la population locale à s'approprier le tourisme d'où les ateliers et émissions radiophoniques de sensibilisation sur l'écotourisme diffusées dans des stations radio de proximité, puis, construire un territoire d'action, ayant une identité réelle et commune, différent des limites administratives. La production des supports de communication allait dans ce sens. Enfin, le comité de gestion, dont la mission était de gérer le revenu généré par le tourisme et de « mieux » le redistribuer entre les ILOD, était l'instrument devant aider à cette construction du territoire. L'écotourisme, reconnu comme ressource territoriale, en était le moteur.
- Ce projet a permis de mobiliser plusieurs départements ministériels qui devaient agir dans le cadre de leurs missions respectives en contribuant à sa réussite. Ce qui montre qu'en Afrique comme partout ailleurs, le développement touristique nécessite une grande synergie d'acteurs.

Mais quels ont été les résultats de l'initiative écotouristique dans le Mayo-Kebbi Ouest ? Celle-ci comportait deux volets articulés autour de l'écotourisme et de la chasse à l'arc. Le premier volet consistant à intéresser les agences de voyages de N'Djaména et celles du Nord Cameroun, était organisé autour de la randonnée dans la réserve de faune de Binder-Léré, des visites des ateliers artisanaux et d'activités de découvertes centrées sur les lacs Léré et Tréné.

---

<sup>202</sup> Le projet couvrait trois préfectures : le Lac Léré, le Mont Illi et le Mayo-Dalla.

Ce volet devait être commercialisé par les agences de voyages. Celles de N'Djaména avaient montré peu d'enthousiasme devant le projet, tandis que celles du Nord Cameroun qui étaient intéressées s'étaient heurtées à la question du visas<sup>203</sup>. Toutefois, des comptes-rendus de l'assemblée générale du Comité de Gestion de la Chasse et de l'Ecotourisme a fait ressortir une fréquentation, certes faibles (46 visiteurs) mais « fructueuse » du point de vue financier. La première saison (2006) de ce volet écotourisme a rapporté 214.500 FCFA au comité.

Le second volet était organisé dans l'aire expérimentale de chasse contigüe à la réserve de faune de Binder-Léré (carte 20). Il consistait à attirer dans cette zone des chasseurs à l'arc dont les pratiques étaient supposées correspondre au mieux aux principes d'écotourisme. Selon la convention reliant le CGCE et le Ministère de l'Environnement et de l'Eau, l'expérience devait se dérouler sur deux campagnes (2005-2006 et 2006-2007) avant qu'elle ne soit validée. La première campagne qui vit arriver quatre chasseurs à l'arc d'origines allemande et française fut perturbée par les affrontements de N'Djaména d'avril 2006. Ce qui eu des effets négatifs sur la seconde campagne. Toutefois, l'arrivée de ces touristes rapporta 4.571.000 FCFA au CGCE qui après avoir dégagé les charges repartit le « bénéfice » entre les différents ILOD

**Tableau 41 : Répartition du bénéfice lié aux activités de l'écotourisme au Mayo-Kebbi Ouest**

Rubriques	Montant en FCFA	pourcentage	Part des ILOD en FCFA				Part du CGCE
			<i>Binder</i>	<i>Lagon</i>	<i>Léré</i>	<i>ZAPIC</i>	
Œuvres sociales	1.003.350	55	250.835	250.835	250.835	250.835	
Fonctionnement des ILOD/CGCE	547.280	30	109.455	109.455	109.455	109.455	109.455
Préparation de la campagne 2007	273.640	15					273.640
<b>Total</b>	<b>1.824.270</b>	<b>100</b>	<b>360.290</b>	<b>360.290</b>	<b>360.290</b>	<b>360.290</b>	<b>383.095</b>

Source : Compte rendu AG CGCE, 16/08/2006

Il faut souligner que le « gain » des deux principaux acteurs pourrait être plus important si les structures de l'Etat (trésors public et le secteur par et le service de surveillance du territoire) n'étaient pas incluses dans la clé de répartition des recettes. Celles-ci avaient prélevé environ

<sup>203</sup> Les touristes qui souhaiteraient visiter le Tchad et le Cameroun lors d'un même voyage sont obligés d'obtenir les visas des deux pays. Ce qui totalise environ 300 euros.

35% des recettes de la campagne 2005-2006. Toutefois, depuis la mise en place des ILOD en 1996, c'était la première fois qu'elles s'autofinanciaient en partie grâce aux recettes du tourisme. Cet autofinancement était l'un des objectifs de la GTZ principal organisme d'appui au développement local de la région.

De manière globale, l'initiative d'écotourisme avait permis de sensibiliser les populations locales sur l'importance de leur patrimoine naturelle et sur sa valorisation. Cette démarche a abouti à la mise en place du Parc de Sena Oura et d'un projet de protection du lamantin du lac Léré comprenant un volet tourisme financé par le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM). Par ailleurs, un promoteur de la région<sup>204</sup> a construit un nouvel hébergement, *l'hôtel du lac*, d'une capacité de six chambres.

### **5.3.2. Le cas de l'Extrême-Nord Cameroun**

La fréquentation touristique de l'Extrême Nord Cameroun est ancienne. Elle date des années 1930. A l'indépendance en 1960, le tourisme a été utilisé comme un prétexte à l'équipement du Nord Cameroun d'où la construction de l'aéroport de Garoua puis de Maroua quelques années plus tard. Des expériences d'un développement du tourisme culturel étaient initiées vers le début des années 1960 par des coopérants français en majorité enseignants vivant dans cette région. Ils visitaient avec ou sans leurs élèves des sites et des villages. Ces visites ont conduit à la valorisation des savoirs- faire traditionnels<sup>205</sup>. Cette ancienneté de la fréquentation de la région par les touristes explique l'attitude favorable de la population à l'égard de cette activité. « Les populations ont, en général, une attitude assez positive à l'égard des touristes. On peut observer une distance, un respect mutuel. Cela est vraiment utile pour le développement d'une activité touristique » déclare Stede Norbert<sup>206</sup>. « La population du Nord Cameroun est vraiment sympa! Elle s'est appropriée le tourisme. Je ne sais pas si dans tout le Cameroun, il y a une population qui accueille les touristes comme au Nord Cameroun ! » renchérit Ahmadou Soufiamou<sup>207</sup>. Celle-ci a su s'approprier le tourisme à travers, à la fois une démarche discursive, des attitudes favorables au tourisme et le développement d'un certain nombre d'activités, notamment artisanales. La valorisation de la tradition et de ses symboles entre dans cette perspective. Il faut souligner que l'Extrême Nord Cameroun s'est construit une image reposant sur son artisanat et les chefferies traditionnelles,

---

<sup>204</sup> Il s'agit d'un député de la région.

<sup>205</sup> SEIGNOBOS C., op cit.

<sup>206</sup> Stede Norbert, d'origine allemande, est à la fois gérant de l'hôtel *la Porte Mayo* à Maroua et le président provincial de la fédération des professionnels du tourisme du Cameroun.

<sup>207</sup> Propriétaire de l'Agence de voyage et tourisme *Nord Cameroun Express Tour*.

une façon de réactiver le patrimoine culturel qui redevient une véritable ressource territoriale. Dans la stratégie de valorisation des ressources touristiques, un programme concernant les chefferies traditionnelles a été établi en 2005 ; celui-ci consistait à : « réhabiliter les bâtiments historiques, créer des musées et développer d'aires pour les activités artisanales, fournir d'équipements et d'assistance pour la protection d'objets d'art précieux et promouvoir des investissements privés notamment en matière d'hébergement et de restauration »<sup>208</sup>.

SEIGNOBOS C., (2005) analysant le processus d'appropriation du tourisme, montre comment la production artisanale est remobilisée.

« Il est à remarquer que le monopole du tourisme depuis les années 1990 se voit tenu par des équipes de Kapsiki<sup>209</sup>, associées ou non à des agences italiennes, suisse ou française. Ainsi leur longue fréquentation à partir de ce haut lieu qu'est Rhumziki a généré de nombreux emplois dans cette branche d'activité. Ces équipes embrassent toutes les formes du tourisme, certaines se sont mises sur le web et traitent directement avec les tours opérateurs étrangers. Elles montent des circuits qui débordent le Nord Cameroun pour toucher l'ensemble du pays. Grace au tourisme, Rhumziki est un village aisé et envié de ses voisins qui cherchent à se placer aussi sur ce marché. Les villages plus au Sud, [...] prospèrent d'une autre manière en fabriquant et en commercialisant d'objets appartenant à la culture matérielle locale ».

Il explique cette appropriation du tourisme par les populations de Kapsiki par un processus qui a duré dans le temps et qui a concerné plusieurs générations. Celle-ci a commencé avec le contact que quelques habitants ont eu avec des coopérants à travers les visites des villages avant que les premiers externalisent leur savoir-faire comme guide à toute la région.

« Cette appropriation du tourisme par plusieurs classes d'âges de Kapsiki a été progressive et repose essentiellement sur des rapports plus ou moins étroits avec certaines personnalités expatriées. Elle a commencé avec les coopérants, les premiers à sortir du « campement » de Rhumziki pour des randonnées dans des villages à la fin des années 60 et début des années 70. C'est l'époque des « guides » tenus à l'écart de la structure officielle du *campement*. L'arrivée d'un gérant représente un tournant dans les années 1980. Il sera le premier à associer le campement et les *guides* du village et à

---

<sup>208</sup> Afrique magazine, N°307. P : 112

<sup>209</sup> Les Kapsiki constituent une ethnie du Nord-Cameroun habitant la région de Rhumziki

comprendre qu'il pouvait y avoir complémentarité sur le marché du tourisme local. Par la suite le *campement* sclérosé ne représentait plus aucun attrait pour les touristes qui descendaient directement au village de Rhumziki. Enfin les Kapsiki sont sortis de leur pays et se sont engagés auprès de guides de chasse et de divers operators. Ils ont rapidement assimilé les différents types de tourisme par nationalité, couches d'âge et classes sociales ».

L'ouverture des chefferies traditionnelles au tourisme suit le même processus. Mais celui-ci est plus complexe en ce sens que celles-ci, en plus des bénéfices financiers qu'elles espèrent capter, du contrôle qu'elles assurent sur le tourisme, la visite des touristes confère une nouvelle légitimité et redore « leur blason » entamé par la modernité (l'administration moderne) et la pression des nouvelles religions qui sont le Christianisme et l'Islam. En effet, le pouvoir des chefferies traditionnelles reposant sur de valeurs et de rituels ancestraux perd de son aura face à la modernité et aux religions monothéistes. Par conséquent, le regard du touriste, blanc de surcroît, influe sur celui des Africains eux-mêmes qui entament un processus de réappropriation de leurs valeurs culturelles. Ce qui leur confère un nouvel intérêt. L'organisation des festivals et d'autres festivités autour de cette chefferie traduit à la fois la (re)légitimation de celle-ci, la réappropriation des valeurs culturelles et la construction d'une identité ethnique, de plus en plus diluée dans la construction des nations, par d'élites urbaines, principaux soutiens et animateurs de cette dynamique. Ils espèrent engranger les bénéfices sociaux et politiques. Cette réappropriation est faite par la population locale dont certains membres les plus entrepreneurs trouvent leur compte à travers la création des micro-entreprises. MAHALIA L., (2009) en parlant du Niger, souligne que ces genres de festivités donnent « pouvoir et prestige à des jeunes hommes car les chefs restent pour les organisateurs un relais incontournable en tant que caution sociale et politique que vecteur de rassemblement ». Une dynamique enclenchée par le tourisme explique donc le fait que l'Extrême-Nord Cameroun soit aussi reconnu comme destination culturelle dont les chefferies traditionnelles en sont des étapes incontournables.

L'appropriation du tourisme par les populations s'exprime par une plus ou moins grande présence et visibilité des activités informelles représentées par des guides touristiques et des marchands d'objets d'art. Ceux-ci se manifestent par un harcèlement des touristes de passage et proposent leurs services ainsi que leurs marchandises. DOQUET A., (2009) qui a consacré

une étude sur les guides touristiques au Mali, en parlant des « guides, des guidons et des guitares » établit une distinction fondée sur les compétences et les capacités des uns et des autres à servir de médiateurs culturels pour les touristes. Elle souligne que : « là où le tourisme se définit comme culturel qu'interviennent de façon quasi systématique les médiateurs et les guides » de plus en plus nombreux. SALOMON C. (2009) a observé au Sénégal, les agissements des jeunes Sénégalais frisant le harcèlement des touristes aboutissant parfois à des relations amoureuses. Elle souligne « qu'au-delà des employés du secteur touristique, tout un monde de pauvreté et de débrouille côtoie celui des vacanciers et des retraités, s'efforce de se mettre au diapason et de calquer son emploi sur le leur, ce qui donne à ces acteurs une connaissance de modes de vie des occidentaux ». Les premiers comme les seconds essayent de tirer profit d'une manière ou d'une autre de cette activité. Des relations troubles qui finissent bien souvent mal comme le souligne Soufiamou :

« A Maroua, il y a des petits guides qui proposent : la location d'une voiture accompagné d'un circuit. Les touristes qui ont un budget réduit acceptent leur offre. Ils Ceux-ci courent généralement de risques. On a retrouvé ces touristes abandonné avec une voiture en panne et leur guide disparu... »<sup>210</sup>.

Quels enseignements tirer du processus d'appropriation du tourisme à l'Extrême-Nord Cameroun ?

- L'appropriation du tourisme par les populations locales s'exprime à travers un savoir-faire que maîtrisent les guides touristiques, conscients de leur rôles de « passeurs culturels » assumés à différentes échelles, localement à travers la visite des touristes mais aussi à l'échelle mondial par le biais du réseau de guides qu'ils ont réussi à développer aujourd'hui à travers le web ;
- L'artisanat est devenu « objet touristique » et véritable ambassadeur de la région de l'Extrême-Nord Cameroun par la mise en place d'un réseau de commercialisation qui sort des limites territoriales du Cameroun mais également par une présence régulière aux manifestations telles que les salons et les expositions artisanaux sur les continents africain et européen ;
- La chefferie traditionnelle se trouve (re)légitimé par le tourisme. Car celle-ci incarne les valeurs identitaires et culturelles « authentiques » que recherchent les touristes. Un jeu complexe s'établit entre les représentants de la chefferie traditionnelle et les élites

---

<sup>210</sup> Entretien réalisé à Maroua le 22 juillet 2008.

urbaines qui cherchent à en tirer profit sur le plan politique. Le tourisme se place au centre de cette dynamique.

#### **5.4. Panorama du tourisme dans le bassin du Tchad**

Les populations du bassin du lac Tchad appréhendent différemment le tourisme et cela s'explique par l'inégal développement de ce secteur dans les deux pays. Le tourisme est plus visible au Cameroun qui a reçu en 2006 environ 400.000 touristes internationaux alors que la même année le Tchad n'a accueilli que 15.863. L'Extrême-Nord Cameroun à lui seul a reçu 48.728 arrivées en 2007. Ce qui suppose que l'offre est bien différente au niveau des deux pays, L'extrême-Nord Cameroun, une région ouverte au tourisme a une offre touristique bien diversifiée alors qu'au Tchad, en dépit des énormes ressources, le secteur peine à se développer. Cela est lié comme il a été souligné par l'attitude des populations et d'une volonté politique tardive. Ces paragraphes ont pour objectif de faire un état de lieux du tourisme dans le bassin du Tchad. Il s'agit donc d'analyser les différentes politiques en faveur du secteur, de présenter l'offre existant dans le bassin tchadien et d'évaluer les fréquentations en faisant appel aux statistiques officielles même si celles-ci comportent des failles. Aux niveaux de la collecte des statistiques, également, on observe une grande différence entre le Tchad et le Cameroun. Ce second pays possède un service statistique assez bien organisé en ce sens qu'en plus des données fournies par les délégations provinciales portant sur l'offre locale et les arrivées dans les hébergements, de temps en temps, les cadres de ce service descendent sur le terrain pour recueillir eux-mêmes les informations sur les arrivées au niveau des frontières. Toutes ces informations sont régulièrement publiées dans un annuaire statistique du tourisme au Cameroun. Au Tchad, le service statistique n'existe que de nom et aucun inventaire des potentialités n'a été réalisé. Le tableau ci-après présente les atouts et les faiblesses du tourisme dans le bassin du Tchad.



**Tableau 42: tableau synoptique des forces et faiblesses du tourisme dans le bassin du Tchad**

	<b>Extrême-Nord Cameroun</b>	<b>Tchad</b>
<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentiel naturel et richesse culturelle valorisés</li> <li>- Stabilité du Cameroun et bonne image pour l'accueil des touristes ;</li> <li>- Infrastructures minimum d'hébergement et assez bonne couverture de la région ;</li> <li>- Etroitesse du territoire de l'Extrême-Nord facilitant les circuits touristiques ;</li> <li>- Volonté politique affirmée pour le développement du tourisme à travers des mesures incitatives d'investissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentialités touristiques naturelles, culturelles et archéologiques « avérées » ;</li> <li>- Amélioration d'infrastructures de transport favorisant le tourisme ;</li> <li>- Nouveauté de la destination Tchad ;</li> <li>- Volonté politique récente pour le développement du tourisme à travers la mise en place d'une institution de promotion</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence d'aires protégées transfrontalières ;</li> <li>- Présence des aéroports internationaux (N'Djaména, Moundou et Garoua) ;</li> <li>- Amélioration des liaisons routières sous-régionales.</li> </ul>	
<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vétusté et faible qualité des infrastructures (hébergement, transport sur le site) ;</li> <li>- Manque de fiabilité des vols internationaux et nationaux ;</li> <li>- Tracasseries policières et douanières ;</li> <li>- Déficit en termes de promotion de la destination ;</li> <li>- Cherté de la destination Tchad liée à une faible desserte des compagnies aériennes provoquant des situations de monopole.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Image du Tchad à l'extérieur négative liée à l'instabilité politique ;</li> <li>- Ressources humaines insuffisantes et peu qualifiées ;</li> <li>- Faiblesse d'infrastructures d'accueil</li> <li>- Sites touristiques non aménagés ;</li> <li>- Cherté de la destination Tchad liée à une faible desserte des compagnies aériennes provoquant des situations de monopole ;</li> <li>- Absence d'une culture touristique des populations ne permettant pas la mise en place d'une offre.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'un visa commun favorisant un circuit transfrontalier ;</li> <li>- Absence d'une promotion commune ;</li> <li>- Insécurité transfrontalière.</li> </ul>	

#### **5.4.1. L'Extrême nord Cameroun, une région ouverte au tourisme**

Le Cameroun s'est très tôt intéressé au tourisme en lui attachant une attention particulière. Toutefois, celle-ci a baissé avant de connaître un regain vers la fin des années 1990. En effet, dès son indépendance, en 1960, un office du tourisme fut créé dont les objectifs visaient la promotion et le développement des activités se rattachant au secteur. Ce premier organisme subit plusieurs mutations avant d'aboutir en 1986 à la création d'un Secrétariat d'Etat au tourisme rattaché au Ministère de l'économie et du plan. Le tourisme fut érigé en ministère

en 1989 avec la charge de la mise en œuvre de la politique touristique du gouvernement. A ce titre il a pour mission de :

- Encourager les investissements touristiques ;
- Aménager les sites touristiques ;
- Promouvoir le tourisme camerounais ;
- Collecter les données statistiques et former le personnel.

**Tableau 43: Evolution de l'administration du tourisme au Cameroun**

Année	1960	1970	1975	1986	1989
<b>Structure mise en place</b>	Office National du Tourisme	Commissariat Général du Tourisme	Délégation générale du tourisme	Secrétariat d'Etat au tourisme	Ministère du tourisme

Source : Tchenezete M. enjeux n° 25 et Nguepjouo DS. [http : //www.memoireonline.com/07/10/3668m](http://www.memoireonline.com/07/10/3668m)

Sur le plan institutionnel, d'autres structures furent créées notamment, en 1978, une Ecole Nationale d'Hôtellerie et de Tourisme (ENAHT) qui reçut pour mission la formation d'une main-d'œuvre qualifiée. Cet intérêt pour le tourisme est marqué aux débuts des indépendances par son intégration dans le premier plan quinquennal (1961-1966). Il s'agissait à l'époque déjà de promouvoir un tourisme sélectif. Les autres plans<sup>211</sup> qui s'en sont suivis promouvaient un tourisme de masse. On observe, à travers les deux options qui se sont succédées, certes, une certaine incohérence du gouvernement camerounais en matière de développement touristique mais cette période a permis de mettre en place les équipements nécessaires au secteur<sup>212</sup>, d'améliorer les circuits et de former un personnel qualifié. Un sixième plan lancé en 1988 avait prévu la promotion d'un tourisme de détente mais fut interrompu à cause de la mise en place d'un plan d'ajustement structurel.

Au début des années 2000 la priorité a été de nouveau accordée au tourisme car perçu comme un secteur susceptible de relancer l'économie camerounaise et faire oublier les années de crises économiques dont a souffert la société camerounaise. Dès 2005, l'objectif de ce pays était d'atteindre 500.000 arrivées pour devenir une destination touristique selon les critères de l'OMT. Une stratégie de relance du secteur a été même adoptée. Celle-ci s'articule en douze points. Il s'agit de la diversification des produits touristiques, de la promotion du pays par la

<sup>211</sup> Il y a eu quatre plans quinquennaux qui ont suivi le premier.

<sup>212</sup> La mise en place des aéroports de Garoua et de Maroua et la création de la compagnie aérienne datent de cette époque.

création d'un office de tourisme, de la facilitation à la fois de l'accès en réduisant les contraintes de visa et en renforçant la compagnie aérienne nationale, de l'amélioration de l'accueil par l'augmentation de la capacité d'accueil et de l'aménagement des sites touristiques, du renforcement des capacités humaines et de la mise en place de nouvelles sources de financement.

Pour atteindre l'objectif de 500.000 touristes, le Cameroun a misé sur un « produit phare » l'écotourisme fondé sur un riche potentiel de neuf parcs nationaux, dont six se trouvent dans la partie Nord mais aussi sur « une synergie régionale ». Certaines aires protégées sont contigües à d'autres dans les pays voisins notamment le parc national de Bouba Ndjida avec le Sena Oura au Tchad (carte 17) et le parc national de Lobeke faisant partie d'un vaste réseau d'aires protégées s'étendant sur la RCA et le Congo-Brazzaville. Des améliorations notables ont été enregistrées, ce qui a permis au Cameroun d'atteindre en 2010 le seuil de 572.000 arrivées<sup>213</sup>. Le Nord-Cameroun a-t-il bénéficié de cette relance ?

L'Extrême-Nord Cameroun est une région étroite enclavée qui subit à la fois les effets des crises politiques au Tchad et de l'éloignement de la capitale du Cameroun. L'enclavement de cette région s'explique par le fait que les liaisons ne se font que par l'unique route bitumée reliant Maroua et le reste du pays et vers le Nord, le Tchad. Une route qui a subi une forte dégradation. Il faut à peu près cinq heures de route pour relier Maroua à Kousséri sur une distance d'environ 250 kilomètres<sup>214</sup>. De plus, c'est un territoire comprimé entre le Tchad et le Nigeria donnant l'impression d'un certain étouffement que ressentent les agences de voyages installées à Maroua d'où leur besoin d'étendre leurs activités sur le Tchad, notamment dans sa partie Sud-ouest (annexe 4). Mais cette étroitesse constitue aussi un atout indéniable pour le tourisme au niveau de la région. A partir de Maroua, il est facile de visiter toute la région. Les sites les plus visités sont situés à environ 100 km pour les plus éloignés. Ce qui fait que des excursions peuvent s'organiser à partir de Maroua dans la journée.

L'Extrême-Nord Cameroun est l'exemple d'une région touristique autonome telle qu'analysée par SACAREAU I. (2000) au Népal et disposant d'un aéroport de dimension internationale. Cet espace touristique est polarisé. La multiplication et l'interconnexion des itinéraires favorisent le passage du lieu au site et du site au lieu ». Selon SACAREAU I.,

---

<sup>213</sup> *Afrique Magazine*, N° 307, P : 114.

<sup>214</sup> On assiste de plus en plus à un abandon de cet axe au profit de la route NGaoundéré-Moundou.

« l'autonomisation par rapport au pôle initial dépend alors de la capacité d'une région à articuler en un ensemble cohérent les lieux et les sites auxquels ils donnent accès ». Cette autonomisation semble être atteinte par l'Extrême-nord Cameroun mais les difficultés que connaît la *Camair*<sup>215</sup> lui a donné un coup de frein. C'est ce que déplorent les professionnels du tourisme de cette région. Cependant, en comparaison à la notion de SACAREAU I. sur l'autonomisation, quelques remarques s'imposent lorsque l'on regarde l'évolution du développement de « l'espace touristique » de l'Extrême-Nord Cameroun. Son éloignement de Douala et de Yaoundé, laisse avancer l'hypothèse que cet espace ne s'est pas développé à partir de ces deux pôles. La proximité de N'Djaména, avec son aéroport constituant un transit pour les touristes à destination de la région, ne peut pas confirmer la pertinence de cette notion d'autant plus que numériquement les touristes qui ont pour destination l'Extrême-nord Cameroun sont plus nombreux que ceux qui arrivent au Tchad. On peut donc conclure que c'est un espace autonome dans le sens de SACAREAU I. mais dont le processus d'autonomisation a été différent. Il s'agit d'une autonomisation qui s'est construite grâce à l'aéroport de Garoua secondé par celui de Maroua et des sites touristiques dont la renommée date de la période coloniale. La demande existante a favorisé la mise en place d'une offre touristique diversifiée en progression.

Selon l'annuaire des statistiques du tourisme du Cameroun et celles fournies par la délégation provinciale du tourisme on assiste à une progression quantitative de ces infrastructures entre 2005 et 2008 (tableau 44) même si cela est relativisé par la diminution du nombre d'agences de voyage dans la même période traduisant une régression du tourisme international.

**Tableau 44: Etablissements de tourisme dans l'Extrême-Nord Cameroun**

Type de structures Années	Hôtels	Restaurants	Etablissements de loisir	Agences de voyage
2005	95	22		12
2007	104	83	16	10
2008	108	83	17	10

*Source : Rapports de la délégation provinciale du tourisme de l'Extrême-Nord (2007 et 2008)*

<sup>215</sup> La Compagnie aérienne du Cameroun.

**Tableau 45: Capacité hôtelière dans l'Extrême-Nord Cameroun**

	<b>Nb. D'hôtels</b>	<b>Nb. Chambre</b>	<b>Nb. Lits</b>
2005	95	1344	1630
2007	104	1387	1580
2008	108	1454	1644

*Source : Annuaire statistique du tourisme et rapports de la délégation provinciale du tourisme de l'Extrême-Nord Cameroun, 2006, 2007 et 2008.*

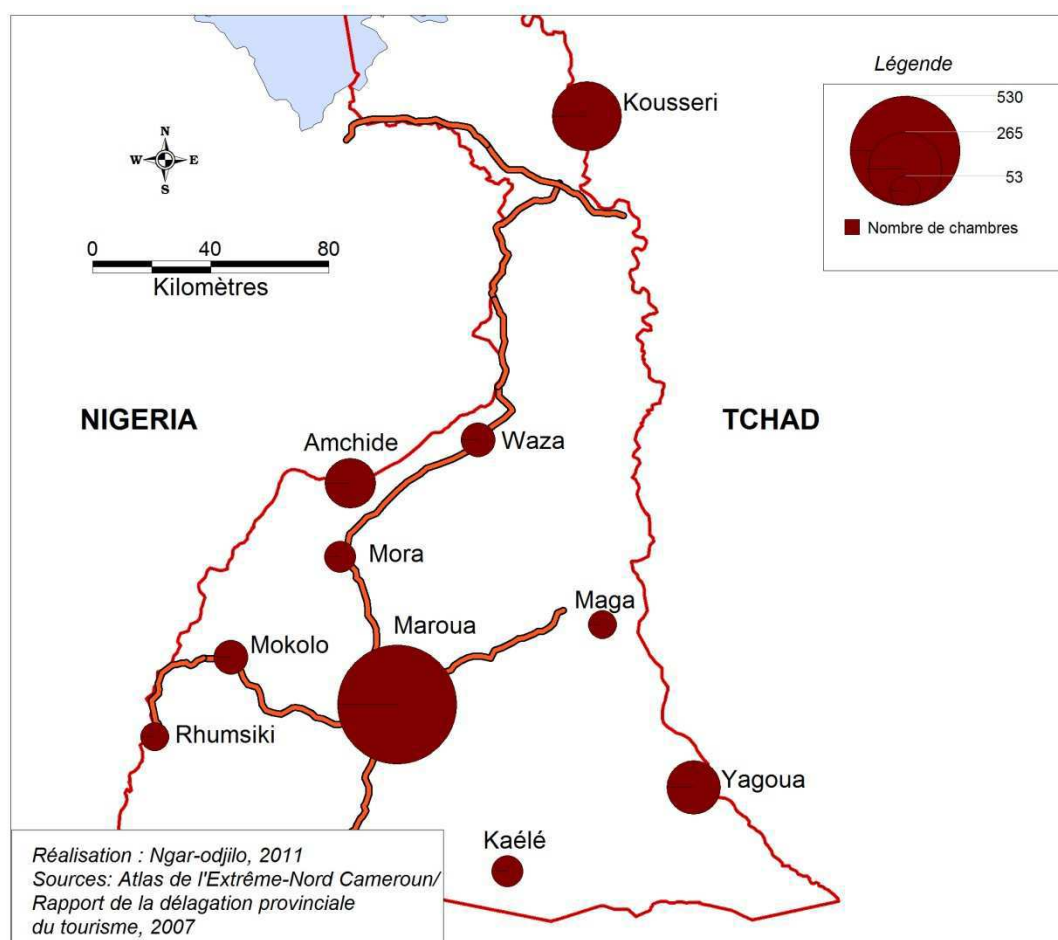
On note une certaine inégalité lorsque l'on observe la carte d'hébergements de l'Extrême-Nord Cameroun. Une concentration quantitative et qualitative d'hébergements à Maroua se traduisant par une trentaine d'hôtels classés allant d'une à trois étoiles selon le classement de la CEMAC avec une prédominance des premiers contre une dizaine d'hôtels non classés de très faible capacité en chambres et en lits. De même sur le plan qualitatif, les principaux sites touristiques de la région comme Waza, Rhumziki et Maga sont dotés d'hôtels ayant les mêmes configurations que ceux de Maroua mais dont les capacités en chambres sont limitées. Cela est dû certainement au nombre réduit des touristes séjournant dans ces lieux. Par ailleurs, trois autres localités frontalières - Koussseri, Yagoua et Amchide - talonnent la ville de Maroua en capacité d'hébergements mais avec un nombre supérieur d'hôtels non classés. Une analyse de la carte touristique (carte 21) permet de confirmer la polarisation dans la ville de Maroua d'hébergements lui conférant la fonction de principal lieu de séjours à partir duquel des excursions sont organisées. Les déplacements sous-régionaux se traduisent par un nombre d'infrastructures non classées répondant aux besoins de voyageurs. En définitive, on note une capacité hôtelière en augmentation mais dans le bas de gamme très en deçà des normes internationales.

**Tableau 46: Capacités hôtelières dans les diverses localités de l'Extrême-Nord Cameroun**

localités	Nombre d'hôtels	Nombre chambres	Nombre lits
<b>Maroua</b>	31	528	613
<b>Kousseri</b>	14	199	203
<b>Yagoua</b>	9	123	122
<b>Waza</b>	2	59	134
<b>Mora</b>	5	49	49
<b>Mokolo</b>	4	58	68
<b>Maga</b>	4	39	45
<b>Amchide</b>	15	119	129
<b>Rhumsiki</b>	3	41	70
<b>Kaélé</b>	3	52	52
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>1267</b>	<b>1485</b>

Source : Rapports de la délégation provinciale du tourisme de l'Extrême-Nord (2007 et 2008)

**Carte 21: Capacité en chambres dans l'Extrême-Nord Cameroun**



D'une manière globale et à l'échelle du pays, l'Extrême-nord Cameroun se situe au septième rang en capacité hôtelière mais se classe sixième en nombre de chambres et au cinquième en lits. Du point de vue qualité, ce sont les hôtels non classés qui dominent avec un parc constitué de soixante d'hôtels supposant un service en deçà des normes internationales. On assiste certes à un développement d'infrastructures hôtelières, sur le plan quantitatif, mais ce sont des structures de bas de gamme très peu fréquentées par des touristes Européens. Les hébergements non classés répondent à une forte demande provenant du tourisme intérieur et des ressortissants des pays de la CEMAC et du Nigeria. Il faut noter que 1.400 hébergements de « low cost » ont été recensés sur l'ensemble du Cameroun.

Le rang qu'occupe l'Extrême-nord Cameroun en termes d'hébergements le positionne également comme troisième destination touristique de ce pays après la région du littoral et celle du centre correspondant respectivement à Douala et à Yaoundé qui en raison des rôles économique et politique qu'elles jouent, sur le plan national et sous régional, accueillent un grand nombre de touristes d'affaires. La région occupe par contre le premier rang comme destination des ressortissants de la CEMAC. Ce classement (tableau 47) lui vient de sa proximité avec Tchad, de l'intérêt qui lui porte les Tchadiens comme principale destination touristique et de sa position de transit des voyageurs, allant plus au sud - Ngaoundéré, Yaoundé et Douala - ou ceux se dirigeant vers le Nigeria.

**Tableau 47: Les arrivées et les nuitées dans les hébergements à l'Extrême-Nord Cameroun**

Nationalités	2007		2008	
	Arrivées	Nuitées	Arrivées	Nuitées
CEMAC	7500	10424	9230	13992
Autres Afriques	2327	2987	2110	2984
Européens	3745	6619	4191	6390
Américains	429	541	409	594
Asiatiques	90	128	206	754
Moyen-Orient	65	108	102	331
Divers	0	0	3	3
Camerounais	31467	40054	34777	45578
Etrangers résidents	3105	3119	2095	3092
<b>Total</b>	<b>48728</b>	<b>63980</b>	<b>53123</b>	<b>73718</b>

Source : Rapports de la délégation provinciale du tourisme, 2007-2008

Le tableau montre l'importance des arrivées de Camerounais dans les hôtels de la région, ils représentent environ 65 % et Ils sont suivis des ressortissants de la CEMAC qui sont 15 %. Les Européens qui constituent environ 7 % des arrivées dans les hôtels ne séjournent en fait que dans deux ou trois hôtels à Maroua. Les arrivées des Camerounais s'effectuent en grande partie dans le cadre des missions de travail effectuées par l'administration et le secteur privé. Le tableau 47 fait apparaître un mouvement assez intéressant d'étrangers résidents au Cameroun dont les arrivées, dans les hébergements de l'Extrême-Nord du pays, représentent presque l'équivalent de celles d'Européens non résidents. La durée moyenne de séjour est très faible, tout au plus une nuitée (1.3). Cela fait apparaître que le mouvement est plus le fait de simples voyageurs de passage que celui de touristes. Même si cela est le cas, il s'agit d'un tourisme de circuit obligeant ces derniers à un déplacement continu. Le circuit « escapade dans les paysages du Grand Nord camerounais : Nature et aventure » d'une durée de 15 jours que présente le Petit Futé le confirme.

**Tableau 48: Le produit "Grand Nord camerounais entre nature et aventure" sur 15 jours**

Localités visitées	Nombre de nuitées	Type d'hébergements	Types d'activités	
			Natures	Cultures
Douala	2	Hôtel		
Maroua	4	Hôtel	Lac Maga et pic de Mindif***	Case obus**
Rhumsiki	2	Campement	Pics rocheux de Kapsiki, col de Koza	Visite des marchés, du centre artisanal, du sorcier aux crabes et des villages aux forgerons, de la Coopérative artisanal de Djingliya****, de la chefferie d'Oudjilla****
Waza	2	Campement	Safari dans le parc de Waza	
Kousseri	1	Campement		Visite du marché
Blangoua	2	Campement	Excursion sur le lac Tchad	Visite du marché, observation des pirogues et des pêcheurs
Logone Birni	1	campement	Fleuve Logone	Village Logone Birni

Source : le Petit Futé « Cameroun », Edition 2003

\*\* les cases obus s'observent dans le village de Pouss ; \*\*\*\*\*le pic de Mindif dans la localité du même nom. Il s'agit là des excursions entre Maroua et ces différentes localités

\*\*\*\* Etapes du circuit entre Rhumsiki et Waza



D'une manière générale, le Nord-Cameroun pourrait bien bénéficier des ambitions de l'Etat Camerounais dans le domaine du tourisme. Il s'agit, après les 500.000 touristes en 2010, de porter la part de ce secteur dans le PIB de 3% aujourd'hui à 13% en 2035. Les mesures incitatives dans les domaines fiscaux, douaniers, fonciers ou domaniaux devraient permettre d'atteindre en 2035, 5.698 hôtels et 156.023 chambres. Toutefois, la région souffre d'un isolement grandissant dû à la dégradation des axes routiers et à l'interruption des vols Camair d'une part et à une image liée aux coupeurs de route. Qu'en est-il au Tchad ?

#### ***5.4.2. Le Tchad ou les difficultés de développer le tourisme***

##### **5.4.2.1. Quelle politique touristique ?**

La « vocation cynégétique »<sup>216</sup> et touristique du Tchad, date de la période coloniale avec la construction d'hôtels de chasse installés dans cinq localités du pays, Bongor, Pala, Léré, Moundou et Sarh. En effet, c'est en 1948 que la grande chasse fut lancée à Sarh, dans le Moyen-Chari. A l'indépendance, dans les années 1960, une agence Tchad-Tourisme fut créée puis le premier Président du Tchad, pour pallier à l'insuffisance de la capacité d'accueil du pays, notamment de la capitale Fort-Lamy, devenu N'Djaména, a financé la construction de l'hôtel la Tchadienne, actuellement Novotel, avec les recettes d'un emprunt national dont le prélèvement a été d'ailleurs à l'origine de la révolte de Mangalmé<sup>217</sup>. Le paradoxe dans cette histoire est que la volonté d'augmenter la capacité d'accueil, dans un pays qui n'en a pas a provoqué des perturbations à l'origine des déboires du tourisme au Tchad. Toutefois en 1968, Bardaï, dans le Tibesti, fut ouvert au tourisme avant d'être définitivement fermé avec l'enlèvement de François Claustre en 1974. Quelques années plus tard, en 1972 fut créé un ministère chargé du tourisme. Mais de 1978 jusqu'à 1997, le tourisme fut rattaché à d'autres ministères.

C'est donc en 1997 que fut créé un ministère en charge du tourisme et une année plus tard, en septembre 1998 une déclaration de politique générale de développement du tourisme au Tchad fut adoptée et suivie de la mise en place d'un Haut Comité chargé de la Promotion du Tourisme. L'option retenue est l'écotourisme se caractérisant, selon le document, par :

- Un tourisme naturaliste d'observation et d'étude de la faune et de la flore ;

---

<sup>216</sup> Au début de l'indépendance, le Tchad fut comparé au Kenya pour son potentiel faunistique.

<sup>217</sup> La révolte de Mangalmé en 1965 a marqué le début de la longue guerre civile que le Tchad a connu.

- Un tourisme respectueux et soucieux de minimiser son impact sur l'environnement et les communautés locales visitées ;
- Un tourisme éducatif qui dispense un message sur la conservation et la compréhension du milieu visité ;
- Un tourisme responsable qui choisit ses partenaires et qui cherche à maximiser les retombées dans le pays hôte et les communautés visitées ;
- Un tourisme participatif qui s'implique financièrement.

L'option de l'écotourisme fait suite à la conférence de Rio sur l'environnement et confirme d'une certaine manière la « vocation cynégétique » du Tchad qui est mise en évidence dans l'annuaire officiel du Tchad<sup>218</sup> publié en 1978. Ce document qui soulignait déjà à l'époque « les beautés et les curiosités de la faune et de la flore tchadiennes », proposait uniquement la chasse, la pêche et le safari vision et promouvait les zones dites « cynégétique » situées au Sud, au Centre et à l'Est du Tchad. Cette vocation a occulté la dimension culturelle de l'écotourisme et l'implication des populations locales dans la démarche écotouristique. L'absence d'un inventaire de ressources touristiques du pays semble peser sur le choix des concepteurs de la déclaration se sont contentés des ressources les mieux connues.

Les stratégies globales formulées visent l'identification des produits touristiques, la promotion autour de l'écotourisme afin de donner au pays une image valorisante, la mise en place d'infrastructures dans le transport et d'une politique de commercialisation des produits touristiques. Des actions de mise en œuvre sont également listées. Le tableau 49 fait une synthèse en mettant en évidence les écarts entre le discours et la mise en œuvre de ces actions. Par rapport à celles-ci prévues lors de l'adoption de cette déclaration, en 1998 qu'est ce qui est fait concrètement en 2011?

---

<sup>218</sup> Annuaire officiel du Tchad (1978) : pp. 109-112

**Tableau 49 : stratégie de la politique du tourisme au Tchad adoptée en 1998**

	Actions prévues	Réalisations	Date	Organisme en charge
<b>1</b>	<b>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</b>			
1.1	Etablissement d'un plan directeur du tourisme	En cours d'élaboration	2008	OMT
1.2	Mise en place des structures d'impulsion et d'encadrement du tourisme	- FPTT* - OTT	2003 2007	
1.3	Adoption d'un code d'investissement	En cours d'élaboration	2010	MDTA
1.4	Mise en place des mesures incitatives, réglementaires, législatives et fiscalo-douanières	Aucune		
1.5	Mise en place d'une ligne de crédit d'appui aux PME et PMI touristique	Aucune		
1.6	Etablissement d'un partenariat public-privé dans les projets touristiques	aucune		
<b>2</b>	<b>Infrastructures et facilitation</b>			
2.1	Facilitation de l'accueil et garantie de la sécurité des touristes	Aucune		
2.2	Evaluation des différents équipements touristiques	Aucune		
2.3	Libéralisation du transport aérien	Aucune		
2.4	Viabilisation des aérodromes secondaires	Un aéroport mis aux normes		MITP
2.5	Création des liaisons aériennes entre N'Djaména et les régions réputées touristiques	Une seule liaison sur Abéché		Toumaï Air Tchad
2.6	Allégement et accélération des procédures administratives par la création d'un guichet unique			
<b>3</b>	<b>Valorisation et mise en place des produits</b>			
3.1	Développement des structures dans les régions d'intérêt touristique	Projets d'hôtel	2009	MDTA
3.2	Inventaires des potentialités touristiques	En cours de finalisation	2011	OTT
3.3	Encouragement et soutien des projets touristiques locaux	Aucune		
3.4	Créations des circuits inter-états	Aucune		
<b>4</b>	<b>Promotion et communication</b>			
4.1	Edition des cartes touristiques	aucune		
4.2	Instauration d'une semaine nationale du tourisme	Projet en cours d'élaboration	2011	MDTA
4.3	Participation aux manifestations à caractère touristique			
4.4	Ouverture des bureaux d'information à l'étranger	Aucune		
4.5	Mise en place d'un laboratoire de photographie	Aucune		
<b>5</b>	<b>Formation et renforcement des capacités</b>			
5.1	Organisation de la formation et encouragement du professionnalisme	Aucune		
5.2	Soutien des actions de formation, d'information et de promotion	Aucune		

Ce tableau qui liste les actions prévues, dans la déclaration de politique générale, conduisent à faire trois remarques fondamentales :

- Les actions ne prennent pas totalement en compte les faiblesses du tourisme tchadien, notamment l'absence d'un quelconque aménagement des sites touristiques. Hormis le parc de Zakouma relevant du ministère de l'environnement et les domaines conventionnés de chasses dont l'aménagement est laissé au propriétaire, les autres sites ne sont pas répertoriés ;
- Certaines actions, quoique primordiales pour le tourisme, ne sont pas de la compétence du ministère en charge du secteur. Leur exécution dépendant d'autres ministères, il n'est pas évident que les souhaits du ministère du tourisme soient exécutés par les autres départements s'ils n'intègrent pas un plan global d'aménagement du territoire. Celui-ci à cause du conflit que le pays a connu n'a jamais été mis en place ;
- Ce conflit qui a eu un impact sur l'image du Tchad continuait au moment de l'élaboration de la déclaration de la politique générale. Même si la volonté politique à l'époque était manifeste, il était *a priori* difficile de mettre en œuvre certaines actions en ce sens que par nature le tourisme est antinomique à l'instabilité politique.

D'une manière générale, les actions, une vingtaine, prévues depuis la fin des années 1990, ne sont pas mises en œuvre dans leur majorité. Le peu d'intérêt que suscite le tourisme lié à une ignorance certaine du secteur, le manque de ressources humaines associé au bas niveau de qualification et la faiblesse de moyens financiers mis en œuvre en sont à l'origine. Les actions qui sont mises en œuvre, elles-mêmes récentes, ne sont qu'au stade de projet. Par ailleurs, dans la stratégie de l'écotourisme, aucun objectif et calendrier n'est formulé, ni en termes d'arrivées internationales et d'augmentation de la capacité d'accueil, ni encore de formation.

Toutefois, il est observé récemment une nouvelle volonté de développer le tourisme même si celle-ci n'est pas clairement définie. Une structure de promotion est créée en 2007. L'Office Tchadien du Tourisme qui est un « établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale, juridique et jouissant de l'autonomie financière » a pour mission de :

- Contribuer au développement du secteur touristique ;
- Assurer le suivi des actes réglementant l'activité touristique ;

- Identifier et répertorier les sites touristiques ;
- Créer des banques de données des sites touristiques ;
- Produire des supports de promotion ;
- Assurer le suivi de la formation en tourisme et hôtellerie.

L'intérêt de cet office provient de son autonomie financière se concrétisant par le recouvrement de ses propres ressources provenant des taxes dites de développement touristique. Par rapport aux autres pays de l'Afrique centrale notamment de la Zone CEMAC, c'est une avancée significative en matière institutionnelle car le Tchad se trouve être le premier pays de cette sous-région à se doter d'un instrument de développement et de promotion autonome. Toutefois en l'absence d'un schéma directeur du tourisme et des orientations claires du ministère de tutelle chargé en fait de définir la politique du Tchad dans ce secteur, l'office se retrouve quelque peu handicapé dans ses choix stratégiques.

Un projet de mise en place d'un schéma directeur d'aménagement et de développement durable du tourisme est en voie d'élaboration grâce à l'appui technique de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT). Une première mission effectuée par un consultant qui en posant un premier diagnostic, a proposé des orientations stratégiques et des programmes d'actions prioritaires.

Ainsi, les orientations stratégiques, à court terme, consisteraient à consolider et à renforcer les produits existants, d'ailleurs « très limités » précise le consultant dans son rapport. A moyen et long terme, il est proposé une plus grande diversification des produits et des marchés afin de viser une clientèle plus large. Quatre actions prioritaires ont été également proposées. Les deux premières priorités traitent du financement du tourisme tant au niveau de la promotion que de l'aménagement des sites touristiques, la troisième devrait améliorer les statistiques du tourisme et la dernière concerne la restructuration de l'administration du tourisme. Ce premier travail souffre néanmoins de plusieurs insuffisances liées à la fois à une mauvaise connaissance du tourisme tchadien, à l'absence des travaux de terrain (le consultant n'a presque pas quitté N'Djaména)<sup>219</sup> et à la question de l'insécurité qui a pesé sur les analyses du consultant. Cependant, ces insuffisances n'ôtent en rien le fait que c'est un premier travail de ce genre qui traite du tourisme tchadien.

---

<sup>219</sup> La seule localité visitée par le consultant, en dehors de N'Djaména, lors de son séjour du 08 au 15 novembre 2009 est Douguia.

En définitive, le Tchad, en dépit d'un certain intérêt pour le tourisme des pouvoirs publics, ne possède pas jusqu'à nos jours un cadre stratégique cohérent avec des objectifs chiffrés ni de cadre réglementaire. Quels rôles faut-il assignées au tourisme dans le développement socio-économique du pays ? Quels objectifs faut-il viser ? Telles sont les questions qui manquent encore de réponses. De toutes les manières ces lacunes se répercutent sur les résultats du secteur.

#### 5.4.2.2. Pour quels résultats ?

Si le cadre institutionnel, connaît une avancée significative, la demande touristique, reste très faible et se dessine à travers le tableau 49. On note, toutefois, une croissance régulière entre 2006 et 2008. Cependant les touristes d'affaires sont les plus nombreux variant de 42 à 55% du total des arrivées. Le tourisme de loisirs bien qu'en hausse entre 2006 et 2007 connaît un fléchissement en 2008. Il faut préciser que les différentes statistiques ne sont pas fiables et portent de graves lacunes et sont incohérentes lorsqu'elles sont confrontées à d'autres sources.

**Tableau 50: Arrivées des touristes par motifs de visite**

<b>Années</b>			
<b>Arrivées par motif de visite</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Loisirs, détente et vacances	6 529	8 495	8 204
Affaires et motifs professionnels	23 575	23 496	32 866
Autres	12 271	23 929	21 346
<b>Total</b>	<b>42 375</b>	<b>55 920</b>	<b>62 416</b>

*Source : Compendium 2006.-2008, Ministère du Développement Touristique et de l'Artisanat*

**Tableau 51: Arrivées des touristes par mode de transport**

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>TOTAL</b>	<b>47 003</b>	<b>59 408</b>	<b>60 572</b>
<b>AERIEN</b>	42 375	55 920	57 917
<b>TERRESTRES</b>	3 628	3 488	2 655

*Source : Compendium 2003-2008, Ministère du Développement Touristique et de l'Artisanat*

**Tableau 52: Arrivées dans les hébergements par régions d'origine**

Arrivées par région	2006	2007	2008
Afrique	4 226	6 365	5 933
Amériques	2 316	5 002	2 395
Europe	8 723	11 250	12 251
Asie-Pacifique	598	2 157	1 292
<b>Total</b>	<b>19 327</b>	<b>24 794</b>	<b>20 832</b>

Source : Ministère de Développement Touristique et de l'Artisanat

Les arrivées correspondent, en grande partie, aux motifs liés aux affaires et à la profession. Le tourisme de loisirs et de détente ne représente que 15 % du total des arrivées. Dans l'ensemble, les Européens constituent la majorité des touristes qui arrivent au Tchad. Cela se constate aussi bien pour les arrivées à l'aéroport qu'au niveau d'hébergements. La durée moyenne de séjour étant de 2.6 nuitées (source : compendium Tchad 2003-2008), en deçà du seuil recommandé par l'OMT qui est de 4 nuitées, confirme que le motif du voyage soit professionnel ou lié aux affaires<sup>220</sup>.

L'offre touristique est non seulement réduite en hébergements et en réceptifs, mais elle se concentre à N'Djaména. C'est une offre destinée à un tourisme d'affaires en raison de l'importance de la ville comme capitale et principal pôle économique du pays. L'hébergement est très peu diversifié. Trois grands hôtels classés (3 à 5 étoiles) gérés par des chaînes internationales (*Kempinski*, *Novotel* et *Méridien*) offrent l'essentiel de la capacité d'accueil soit 394 chambres standards dont 20 suites sur un total de 880 chambres recensées à N'Djaména. En tout ce sont 29 hôtels qui constituent l'essentiel de l'offre en hébergement de cette ville. Ceux-ci sont complétés par les hébergements fournis par les «auberges»<sup>221</sup> qui représentent seulement pour la ville de N'Djaména 504 chambres. Les tableaux suivants donnent, en effet, une vue de l'hébergement au niveau du Tchad.

<sup>220</sup> Lors d'une rencontre avec les professionnels du tourisme, les responsables des chaînes hôtelières ont déploré le fait que la durée moyenne de séjour soit très courte. Ils expliquent cela par l'absence d'une offre de loisirs permettant aux touristes d'affaire de prolonger leur séjour au Tchad. Contrairement à d'autres pays ou villes, les programmes des événements organisés au Tchad (conférences, colloques, séminaires, etc.) ne proposent pas des activités de loisirs (visites et excursions).

<sup>221</sup> Les auberges bien qu'autorisées à fonctionner par le Ministère du tourisme ne figurent pas dans la nomenclature d'hébergements prévus dans la loi 19 portant réglementation des établissements touristiques.

**Tableau 53: Répartition d'hébergements au niveau du Tchad**

Type d'hébergements	Hôtels	Auberges	Total
<b>Villes</b>			
Abéché	1		1
Am Timan	1		1
Bongor	1	6	7
Bousso		1	1
Doba	2	6	8
Gounou-Gaya		1	1
Kelo	1	10	11
Koumra	1	8	9
Laï		4	4
Léré	2	4	6
Moundou	7	25	32
N'Djaména	29	84	113
Pala		10	10
Sarh		12	12
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>171</b>	<b>216</b>

Source : Office Tchadien du Tourisme, Service contrôle des établissements, 2011

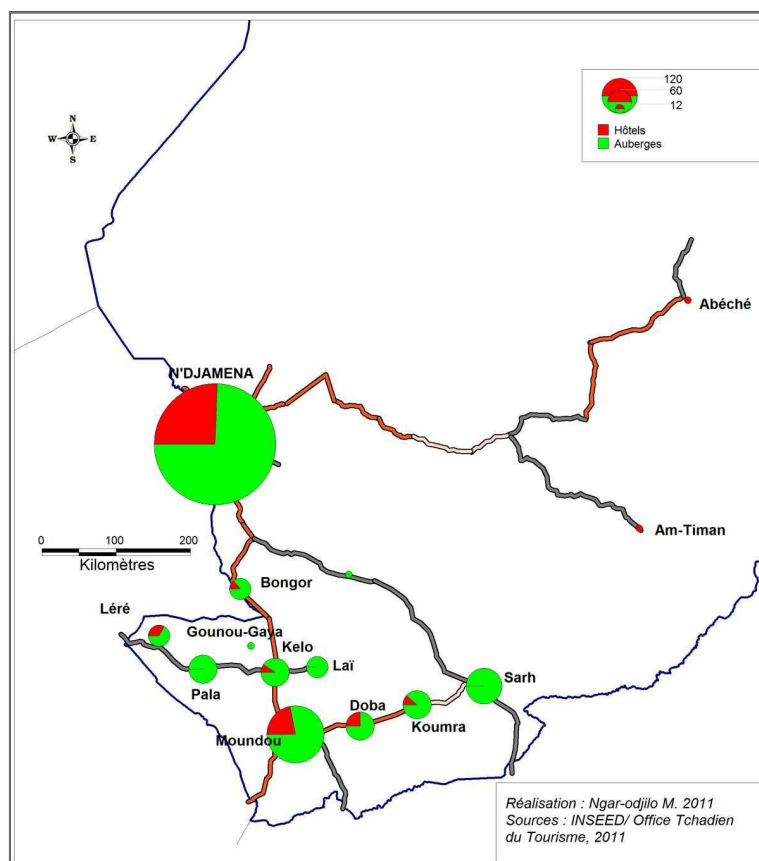
**Tableau 54: Répartition des chambres**

Villes	Capacité en chambres		Total
	Hôtel s	Auberges	
Abéché			nd
Am Timan		24	24
Bongor	11	53	64
Bousso		10	10
Doba	25	65	90
Gounou-Gaya		17	17
Kelo	22	100	122
Koumra	20	74	94
Laï		45	45
Léré	11	27	38
Moundou	118	231	349
N'Djaména	880	504	1384
Pala		63	63
Sarh		122	122
<b>Total</b>	<b>1087</b>	<b>1335</b>	<b>2422</b>

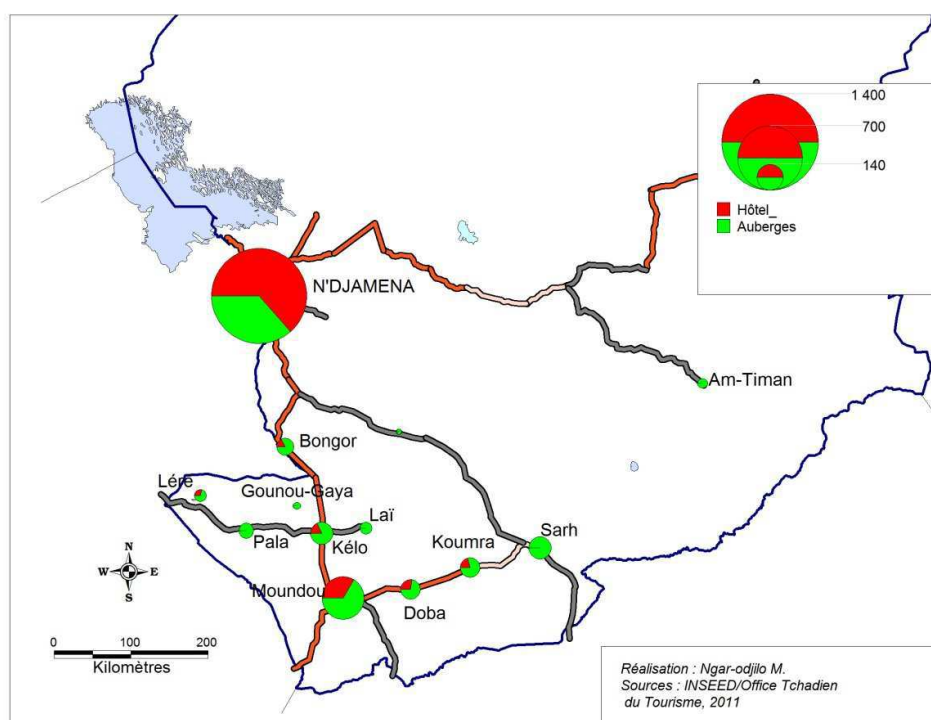
Source : Office Tchadien du Tourisme, Service contrôle des établissements, 2011



**Carte 22: les hébergements au Tchad**



**Carte 23: Capacité en chambres au Tchad**



On constate que 52,55 % d'hébergements toutes catégories confondues sont situés à N'Djaména qui concentre 58,37% de la capacité en chambres. Toutefois, si on se situe seulement au niveau d'hôtels, cette catégorie représente 64,44% d'hébergements à N'Djaména et à 80,95% en termes de capacité en chambre. Dans les villes du Sud, la capacité d'accueil est constituée majoritairement « d'auberges » représentant 67,56 d'hébergements et 60,37% en capacité de chambres alors que ce n'est pas du tout le cas pour les villes du Nord. Seule la ville d'Abéché dispose d'un hôtel dont l'ouverture est liée à la présence d'humanitaires dans la partie Est du pays. La région de l'Ennedi qui possède la plus importante potentialité touristique n'a aucun hôtel. Le Parc National de Zakouma est pourvu d'un campement touristique d'une vingtaine de chambres tout comme les domaines de chasse du Sinianka Minia et de Kouloudia. Cette insuffisance en capacité hôtelière a pour conséquence la cherté des tarifs de chambres. Dans un entretien avec un responsable du MDTA, celui-ci déclare que cette cherté est aussi un grand handicap dans la compétitivité sous régionale de l'offre tchadienne en matière d'accueil. Lors de certaines rencontres internationales ou sous-régionales se tenant à N'Djaména, certains membres des délégations, notamment camerounaises, préfèrent prendre des chambres dans les hôtels de Kousséri parce que relativement moins chers. D'une manière générale, l'offre en hébergements ne cesse de s'élargir quantitativement et spatialement. Les provinces qui étaient presque dépourvues d'hébergements ont rattrapé leur retard même si leur capacité en chambres est encore faible tout comme la qualité de leurs prestations.

Il faut souligner que le pays n'a pas su développer une infrastructure hôtelière suffisante pour l'accueil des visiteurs. L'instabilité politique qui a débuté vers le milieu des années 1960 n'a pas pu permettre aux investisseurs étrangers de s'intéresser au Tchad. Les seules chaînes étrangères qui avaient des contrats de gérance des deux grands hôtels sont françaises avant que ne s'installe *Kempinski*<sup>222</sup>. La perception que les Tchadiens ont de l'hôtellerie perçue comme lieu de débauche inhibe les promoteurs locaux dont une partie est musulmane. Cette réserve se justifie en partie car la majorité d'auberges offrent des prestations de très mauvaises qualités et sont des véritables « maisons closes ». La mauvaise qualité de l'offre en hébergement a pour principale cause une faible capacité financière des promoteurs tchadiens<sup>223</sup>. Laquelle ne leur permet pas d'investir dans l'hôtellerie considérée comme une

---

<sup>222</sup> Chaîne hôtelière suisse qui gère un hôtel classé 5 étoiles construit sur le financement libyens.

<sup>223</sup> Une autre explication dans l'ouverture des auberges se trouve dans la pression fiscale auxquels sont soumis les promoteurs hôteliers. Les établissements classés hôtels payent une taxe de séjour qui n'a pas cessé de croître

« industrie lourde ». En l'absence d'un appui bancaire<sup>224</sup>, d'un code d'investissement spécifique au tourisme et d'un mécanisme adéquat de financement les promoteurs ne font que du « bricolage ». Or il s'avère que les deux derniers mécanismes faisaient parties des actions prévues dans la déclaration de politique générale du tourisme au Tchad.

Si l'étendue du Tchad constitue un atout en raison des diversités naturelles et culturelles qu'elle offre, c'est aussi un handicap à cause de la faiblesse d'infrastructures routières et aéroportuaires et d'un coût élevé du transport à l'intérieur du pays. Les distances sont importantes entre la capitale, seule porte d'entrée et de sortie des touristes et les différentes régions disposant « des potentialités avérées »<sup>225</sup>. Une polarisation poussée sur la ville de N'Djaména et un éloignement des régions touristiques sont les principales caractéristiques touristiques du Tchad. Cela fait qu'un circuit vers l'Ennedi comprend presque une semaine de piste à travers des forfaits de deux ou trois semaines proposés par les agences de voyage réceptives. Il faut quatre jours de route pour faire un aller-retour N'Djaména et Zakouma. Or la tendance consistant au morcellement des vacances en Europe avec des congés de plus en plus courts, le choix par les européens, principaux touristes en direction du continent africain, d'y séjourner principalement entre janvier et février ne permettent pas de si grande perte de temps. Le « modèle tchadien » en déphasage à cette tendance pourrait expliquer aussi la faible fréquentation du pays.

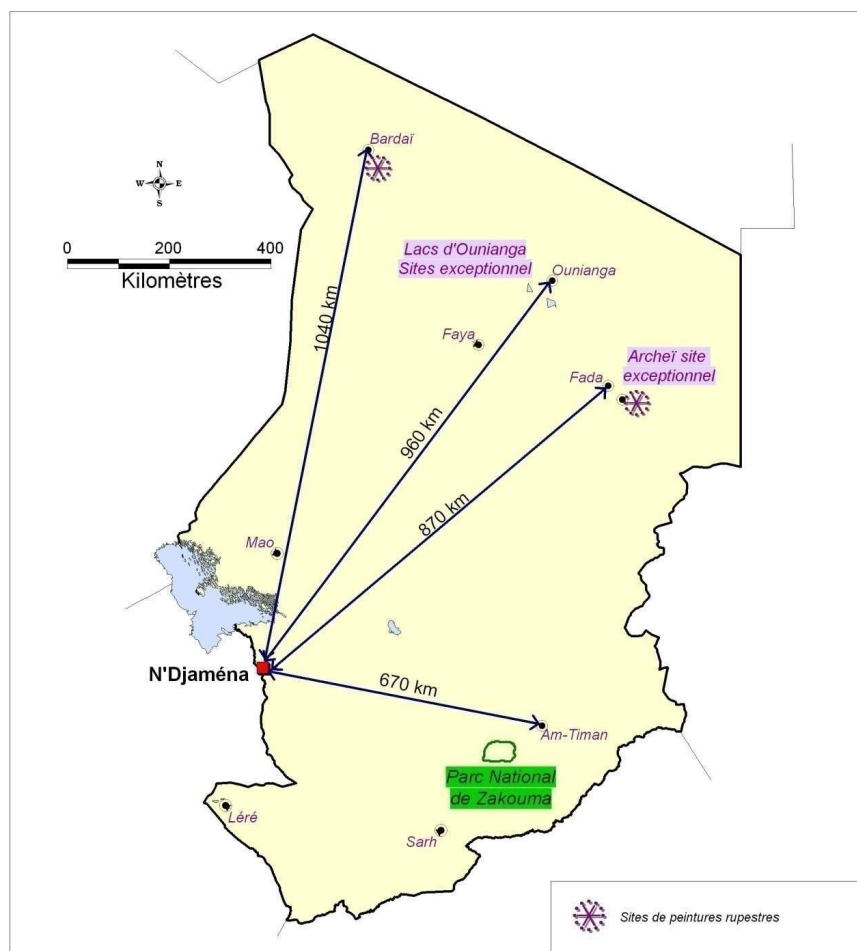
---

ces dernières années. Elle est de 5500 FCFA/nuitée/personne en 2010 dans les hôtels de catégorie moyenne alors que les auberges payent un forfait mensuel de 15.000 FCFA

<sup>224</sup> Lors d'une rencontre que les responsables de l'Office Tchadien du Tourisme ont eu avec les professionnels du tourisme ceux-ci ont relevé les difficultés de financement et le refus des banques de leur accorder des crédits à long terme.

<sup>225</sup> GONDEU L. (2005)

**Carte 24: Distance à vol d'oiseau N'djaména et les principaux sites touristiques**



L'handicap que constitue l'étendue du territoire est lié, en partie, comme il a été dit ci-haut, par une infrastructure insuffisante, notamment d'accueil, concentrée à N'Djaména, la capitale. Si ailleurs, le tourisme est perçu comme secteur à même de réduire les inégalités territoriales à travers des aménagements touristiques, ce n'est pas encore le cas au Tchad. Les pays qui ont investi dans le tourisme, l'ont fait pour réduire les inégalités socio-économiques entre les différentes régions d'un même Etat ou encore pour mieux administrer des territoires qui étaient, jusqu'à une certaine époque, sous-administrés. En effet, le choix du tourisme pour réaliser des aménagements et équiper les régions en retard économiquement part du potentiel même du secteur : *a priori* toutes les régions possèdent des ressources touristiques à valoriser et les besoins et parallèlement les motivations des touristes sont aussi variées. Le Tchad pourrait, de toute évidence, vu son potentiel faire ce choix.

## **Conclusion**

Le tourisme est-il une ressource territoriale ? La réponse diffère lorsqu'on compare le Tchad à l'Extrême-Nord Cameroun.

- Le tourisme n'est pas encore reconnu comme une ressource territoriale au Tchad. Cela se manifeste par une grande ignorance du secteur à la fois par les populations locales que par les pouvoirs publics. Le long conflit a contribué à fermer le pays du tourisme. L'attitude d'indifférence des populations mise en évidence à travers certains cas le confirme. Celles-ci n'arrivent pas à valoriser leurs ressources par la mise en place d'un projet. Le seul qui avait été initié venait d'un ONG étrangère qui a réussi à mobiliser les populations locales. En absence d'une véritable politique de développement et de promotion les résultats se trouvent-être en deçà de ce que le pays peut espérer vue les ressources disponibles.
- Pour le Cameroun, notamment sa partie Extrême-Nord, le tourisme est véritablement une ressource territoriale. En dépit de l'absence d'une politique et de stratégies claires de son développement, l'importance du secteur est bien perçue par les populations locales d'où leur grande implication à travers des investissements dans le secteur qui contribuent à une certaine diversification de l'offre camerounaise. Toutefois, cette région souffre d'un plus grand isolement qui préoccupe les professionnels du tourisme.

## **Chapitre VI**

### **Pratiques et espaces touristiques dans le bassin du Tchad**

Les liens entre pratiques et espaces touristiques ont été l'objet de plusieurs études. CAZES G (1997), DUHAMEL P., GAY J-C. et KNAFOU R. (2002, 190) ont à l'unanimité reconnu que les pratiques touristiques créent des lieux dont les espaces dédiés au tourisme. Se concentrant sur les lieux touristiques, ils affirment que « les touristes sont les premiers acteurs dans la mise en tourisme des espaces en opérant un travail de distinction, de désignation de telle portion plutôt que telle autre ». Ce lien est aussi évident pour les marges du tourisme bien que leur fréquentation touristique ne soit pas très importante. Celle-ci en dépit de sa faiblesse, crée des espaces. Les pratiques touristiques dans ces espaces tiennent compte des contingences politiques qui caractérisent le bassin du Tchad. Les différents espaces et les rapports entretenus avec eux sont produits par le tourisme international et les expatriés résidents qui jouent toujours le rôle d'explorateurs.

#### **6.1.. Le touriste international et l'expatrié résident « découvreurs » d'espace**

##### ***6.1.1. Les pratiques touristiques à l'aune des risques***

GUILLARD O. (2005, 16) dans l'introduction de son ouvrage *le risque voyage* souligne le fait que « que chaque déplacement, chaque voyage, chaque séjour à l'étranger, quel que soit son objet ou sa durée, constitue une équation aux multiples inconnues à laquelle la notion de risque au sens large demeure rarement étrangère... ». Ce qui est tout à fait vrai, lorsqu'on observe le déplacement des touristes dans le bassin du Tchad. Les pratiques touristiques dans cette région tiennent compte, en effet, énormément du contexte risque en se traduisant par le respect des différentes consignes données par les chancelleries (interdiction de séjourner dans telle ou telle région), en matière d'équipement, de santé, d'horaires de voyage, etc. Cependant ces consignes se trouvent parfois confrontées à certaines réalités propres au continent africain notamment celles liées à la différence culturelle entre l'Africain et l'Occidental se traduisant par la perception que les deux individus ont de la notion du risque. BOULAY S. (2009, 100) fait état de cette différence en ces termes s'agissant des touristes occidentaux et des guides

maures : « on est... en présence de deux conceptions culturelles du voyage dans le désert, presque diamétralement opposées ». Le touriste est souvent confronté à plusieurs situations :

- Conformité aux consignes de sécurité liberté de se laisser aller ;
- Expérience africaine du voyage et crainte des risques.

La première situation est celle qu'offrent toutes les agences réceptives de voyage et de tourisme qui fonctionnent selon un schéma occidental en intégrant les consignes de sécurité pour rassurer les touristes. Le respect de ces consignes entre d'ailleurs dans leur démarche commerciale. Cette même situation est reproduite par les expatriés résidents dans la région qui s'entourent des précautions avant d'entamer tout déplacement. Cela va de l'équipement nécessaire au déplacement, au respect des horaires qu'à l'évitement de certains territoires.

C'est d'abord l'état du véhicule : « quand je voyage je préfère louer à la CFAO<sup>226</sup>, même si c'est cher ! Mais ils ont des véhicules en bon état ! » affirme un expatrié. Mais l'équipement, c'est aussi tout le nécessaire pour le dépannage du véhicule, la navigation (GPS), le téléphone satellitaire (*thuraya*) et la tente pour le bivouac.

**Tableau 55 : Liste des équipements conseillés pour le voyage touristique**

- 1 sac de voyage ou sac à dos
- 1 petit sac à dos
- 1 gourde de 1,5 litres
- 1 sac de couchage
- 1 pull over
- Des habits en coton : Jeans, T-shirts
- Des chaussures de marche ou basket
- 1 paire de lunette de soleil
- 1 pommade à lèvres avec protection de soleil
- 1 crème de corps avec protection de soleil
- Collyre au cas d'infection
- 1 lampe torche avec piles de rechange
- 2 photos de passeport
- Des médicaments personnels
- 1 chèque à acheter à N'Djaména
- Si possible des vieux journaux ou vieux habits à offrir aux nomades et des stylos
- La tente est fournie par l'agence Tchad Evasion
- Prévoir vos boissons alcoolisées
- 1 maillot de bain
- Des jeux (jeux de carte par exemple)
- Beaucoup de film photo et si possible un Polaroid (photo minute)

*Liste extraite de la page web de l'agence de voyage et de tourisme Tchad-Evasion (13/07/2011)*

<sup>226</sup> Compagnie Française d'Afrique de l'Ouest, un concessionnaire de véhicule installé depuis longtemps au Tchad et qui fait aussi de la location

Tous les équipements prévus dans le tableau 55 pour une équipée dans le désert devront permettre aux touristes de voyager sans grand risque et offrent une large autonomie à ceux-ci. La liste que montre ce tableau met en évidence les indications permettant aux touristes d'affronter le milieu désertique et de participer à certaines activités prévues dans le programme. Il faut à la fois un équipement de survie qui tienne compte du contraste thermique qui prévaut dans le désert : se prémunir à la fois contre la chaleur et ses brûlures pendant les journées et contre un froid presque glacial la nuit. Les chaussures de marches et le maillot de bain (ce qui devrait faire sourire) sont prévus en perspective du trekking et du baignade dans le lac Ounianga<sup>227</sup>. Par ailleurs, le déplacement respecte les consignes liées aux horaires. A partir de 18 heures, les véhicules sont obligés de s'arrêter pour éviter tout désagrément de rouler sur des pistes en mauvais état ou faire une mauvaise rencontre. Ce qui suppose que les expatriés limitent leurs loisirs en dehors des grandes agglomérations, aux excursions sur des courtes distances comme le souligne un expatrié « J'aime bien aller au rocher aux éléphants. C'est un endroit assez particulier; difficile d'accès. La route est bitumée jusqu'à Karal. En général, on va le dimanche, on pique-nique ou parfois on continue jusqu'au marché de Guité. C'est un marché local, traditionnel qui permet de voir la poterie, beaucoup d'artisanat mais qui n'est pas fait pour les touristes <sup>228</sup> ».

Par ailleurs, lors des circuits organisés par les agences de voyages tchadiennes, l'habitude consiste à faire bivouaquer les touristes en dehors des localités situées le long du circuit. Cette stratégie d'évitement pourrait s'expliquer pour différentes raisons : sécuritaire, financière, goût des touristes pour le plein air et faiblesse d'infrastructures d'accueil. Sécuritaire car la présence des touristes de nuit dans ces localités les exposerait à des agressions d'individus malintentionnés. Financier parce que les tentes servant aux bivouacs sont données par les agences qui ne dépensent plus pour les hébergements hôteliers. Mais il faut souligner que les agences de voyage s'appuient sur le goût des touristes par rapport au bivouac, une tendance actuelle, répondant au besoin du plein air et à l'imaginaire du nomade. Cette stratégie spatiale d'évitement s'applique aussi bien en ville où certains quartiers sont déconseillés aux expatriés au même titre que certaines régions comme le traduisent les cartes colorées en rouge qui apparaissent sur les sites des Affaires étrangères des pays occidentaux.

---

<sup>227</sup> Sur la douzaine de lacs qui constituent l'ensemble, il en un seul situé à Ounianga Serir qui est constitué d'eau douce.

<sup>228</sup> Propos tenu par Michel Fosse lors d'un entretien.



Toutefois, les touristes ou simples voyageurs se retrouvent confrontés à d'autres réalités. Elles consistent en « l'expérience africaine » du voyage au cours de laquelle ceux-ci voyagent avec des Africains soit à bord du même véhicule lorsqu'il s'agit du transport en commun ou encore lorsqu'ils effectuent une mission de terrain ensemble. La différence culturelle liée à la perception du risque est si importante que parfois elle crée de véritables tensions entre les deux lors du voyage comme le confirme le récit suivant extrait d'un rapport d'un membre d'une mission mixte<sup>229</sup> :

« Le départ est prévu de l'hôtel Central à 9h. Arrivée de M....et de mon véhicule à 9h30. Le compteur kilométrique de mon véhicule (Toyota tôlé vitré) indique 576.976 km...

Départ à 7h50 en direction du lac Tébi, lac temporaire où il y aurait des poissons. M...., accompagné des trois chauffeurs part à la pêche. Avec le couple américain, nous demandons pourquoi perdre du temps à cet endroit alors que nous sommes supposés rejoindre le massif de l'Ennedi. M... nous répond : "Vous êtes pressés ?". Notre route est ponctuée d'arrêts pour laisser refroidir le moteur. Nous entrons dans le massif vers 11h 40 et arrivons à Fada au coucher du soleil vers 17h15. Installation dans les cases de passage. Lieu très sale, la cour est parsemée de poubelles ».

Cette différence culturelle se situe à la fois au niveau de l'état du véhicule, de la limitation de vitesse, de la gestion du temps ainsi que des équipements ou encore des provisions alimentaires. Autant de divergences qui opposent les deux types de voyageurs. En effet, lors d'une mission<sup>230</sup> à laquelle nous avons pris part, nous avons assisté à plusieurs reprises à des « oppositions » traduisant cette différence culturelle :

- « Faut-il pour le voyage dans le désert prévoir des plaquettes de désensablement ? Non dit le premier car pour un bon chauffeur c'est une insulte !  
-Oui, l'utilisation de ces plaquettes permet de moins fatiguer le moteur répond le second membre de l'équipe. »

---

<sup>229</sup> Cette mission effectuée en janvier 2011 était composée des cadres du Ministère du tourisme et un responsable d'un tour opérateur européen devant tracer un circuit dans l'Ennedi.

<sup>230</sup> Une mission de l'OTT à laquelle ont pris part une équipe de Centre National d'Appui à la Recherche (CNAR) en mars 2011.

- « Faut-il sur des pistes disposer des pneus adaptés au terrain ? Non dit le premier car il ne s'agit pas de pneus mais de la manière de conduite du chauffeur !

Oui, dit le second car sur certaines les pneus à tenue de ville ne sont pas adaptés ! »

Ces échanges opposent en réalité deux façons de voir les choses. D'un côté le premier qui est Tchadien qui tient compte de la connaissance du terrain du chauffeur, de son expérience du véhicule et de la conduite. De l'autre le second qui a une culture occidentale accorde plus de considération aux questions techniques. De même le risque est minimisé par le premier lorsqu'on se confie à un chauffeur d'expérience alors que pour le second, les risques sont grands si les aspects techniques ne sont pas intégrés dans l'approche voyage.

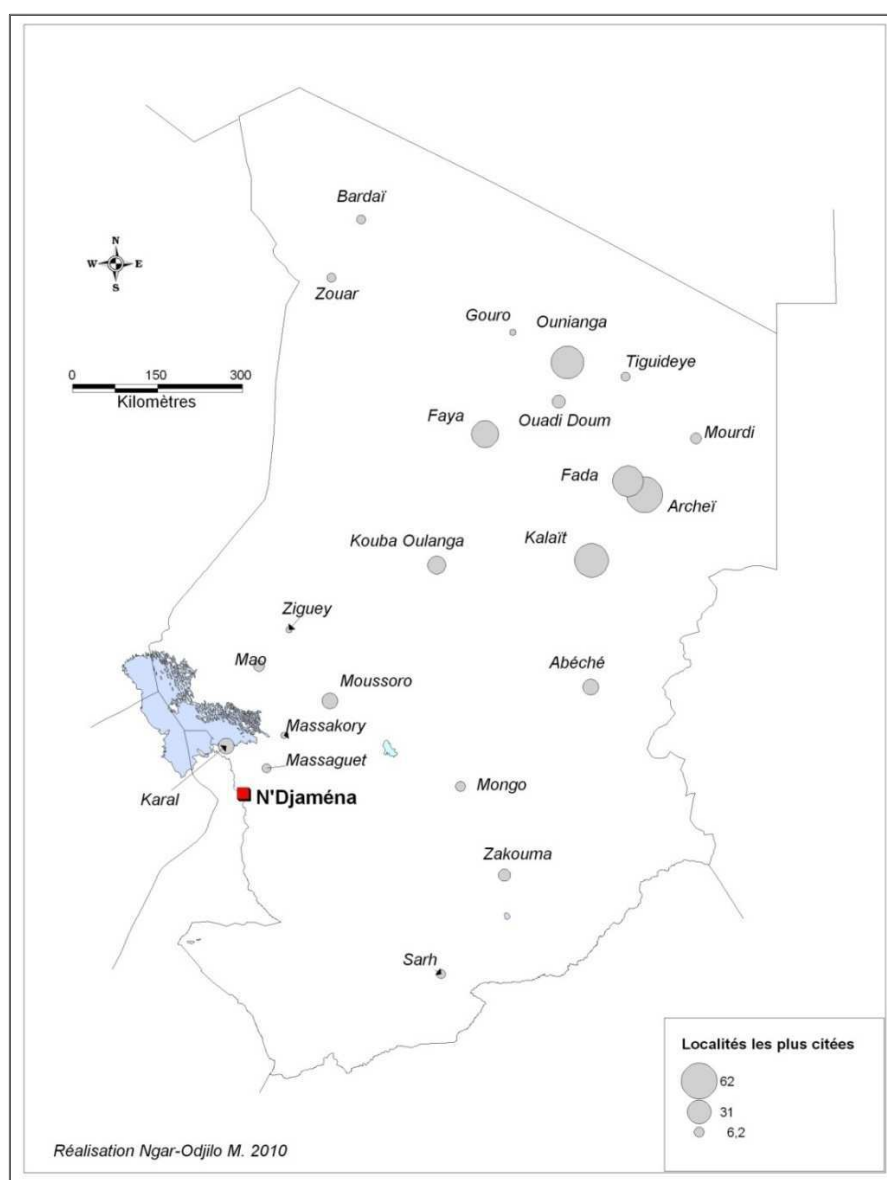
Par ailleurs, en matière d'hébergement et de restauration, surgissent également ces différences culturelles. Dormir à la belle étoile lors de voyages fait partie des pratiques habituelles des populations de la région alors que ce n'est vraiment pas le cas pour les expatriés qui souvent s'étonnent, découvrent cela pour la première fois et finissent par l'apprécier. Tout comme le respect des horaires de restauration auquel l'un n'en tient pas compte dans son emploi de temps. Ce qui suppose pour lui de voyager sans faire de provisions et ne manger qu'au gré des arrêts. Pour l'autre, il faut plutôt respecter les heures de repas ; manger à midi « comme en France » que souligne BOULAY S (2009, 101). Autant des situations qui sont souvent sources de friction entre les deux lorsqu'ils voyagent ensemble. Dans tous les cas, l'expérience africaine du voyage pour le touriste occidental est bien source de risque mais celle-ci fait partie aussi des sensations et du dépaysement que celui-recherche à travers son voyage sur le continent africain et notamment dans le bassin du Tchad.

### **6.1.2. Typologie des espaces touristiques**

Faire une typologie est une démarche qui n'est pas aisée car supposant la collecte de données, leur traitement et leur analyse afin de déterminer les caractéristiques communes. Tenant compte de ces contraintes, nous proposons dans cette thèse une typologie des espaces touristiques dans le bassin du Tchad. En effet, plusieurs typologies de ces espaces ont certes été réalisées (CAZES G., 1992 ; DUHAMEL P. et SACAREAU I., 1998 et LOZATO-GIOTART J-P., 2003) mais celles-ci ne correspondent pas ou ne s'adaptent au bassin du Tchad par ailleurs considéré comme « espace marginal » ou encore « espace non-touristique » mettant en évidence ainsi la faiblesse de la fréquentation touristique. Cependant, on observe dans cette région une pratique touristique certes marginale mais qui marque *en fine* l'espace.

Ce marquage s'inscrit à différents niveaux : au niveau de l'imaginaire et de la matérialité. AMIROU R. dans sa réflexion sur l'imaginaire touristique qualifie l'espace touristique d'abord comme « réceptacle des sentiments avant d'être une surface ou des stratégies déambulatoires, des appropriations, des rationalités se laissent observer ». Pour le bassin du Tchad ces sentiments sont ambivalents, un mélange de désir et de peur de fréquenter tel ou tel espace.

**Carte 25: Espaces touristiques au Tchad visités par les touristes non résidents.**



Cette carte conçue à partir d'autorisations de circuler délivrées par le Ministère de l'Intérieur montre une prépondérance du Nord-Est, notamment de l'Ennedi. En dépit des questions sécuritaires liées à la présence de groupes rebelles, d'affrontements qui en sont découlés, de la

dissémination des mines et autre engins de guerre, cette région attire par le caractère exceptionnel de son potentiel touristique. La Guelta d'Archeï arrive en tête des sites touristiques les plus visités suivie des lacs Ounianga. On y distingue d'étapes obligatoires comme Kalait et Kouba Olanga pour le recrutement d'un guide touristique, Faya et Ounianga pour le ravitaillement en carburant. On observe également que les localités les plus citées décrivent une courbe correspondant donc au circuit le plus suivi celui faisant N'Djaména-Ennedi-N'Djaména généralement effectué sur deux semaines au minimum. Le lac Tchad et le parc de Zakouma, sont certes présents mais dans une moindre mesure s'expliquant certainement par le fait que ces deux sites sont fréquentés par les expatriés résidents au Tchad qui ne se déplacent pas souvent avec une autorisation. Le reste du Tchad, notamment le sud, est vierge. Cela signifie que cette région n'a pas un grand intérêt touristique même elle recèle une richesse s'articulant autour de l'existence d'aires protégées et d'une culture vivante. Les expatriés s'y rendent dans le cadre de missions de travail. Même si cette région est plus sécurisée que le reste du pays, ils n'y passent pas les vacances avec leur famille à cause « du manque d'hébergements ayant un minimum de confort » affirme l'un d'eux.

La réalisation de cette typologie s'est faite à partir des entretiens avec essentiellement les expatriés résidents au Tchad. Ils ont répondu diversement à la question portant sur leur mobilité et leurs pratiques touristiques pendant leur séjour dans le pays. Les autorisations de circuler délivrées par le ministère de l'intérieur du Tchad ont permis également d'identifier et de différencier les espaces que parcourent les touristes internationaux pour la plupart des cas. La typologie ainsi construite tient compte des **questions sécuritaires** à travers lesquelles découlent les pratiques des uns et des autres. Les questions financières peuvent être incluses dans la détermination de ces espaces, mais celles-ci paraissent secondaires comme l'affirme un ami expatrié en ces termes « on vient au Tchad pour faire de l'argent ! Mais les gens sont prêts à dépenser 1.000 euros pour passer quelques jours dans l'Ennedi ». Les expatriés résidents dans le pays ont un revenu leur permettant de s'offrir de l'évasion

#### 6.1.2.1. Les espaces de villégiature

Ces espaces de villégiature sont en fait de concessions représentant une nouvelle forme de résidentialité des familles fortunées de N'Djaména. Ils sont constitués chacune de villas, ossature principale, entourées de mur généralement haut pour se protéger de « l'agression

extérieur » du simple regard ou des cambrioleurs. Un espace clos mais vaste pour accueillir un jardin ou un verger produisant un microclimat. Un cadre qui offre aux propriétaires tranquillité, fraîcheur et air pur. Tranquillité par rapport aux contraintes familiales, sociales et professionnelles : la concession est conçue d'abord comme lieu de masculinité<sup>231</sup> et de sociabilité où se retrouvent, le week-end, le propriétaire et ses amis pour se reposer, jouer aux cartes et dévisser entre eux. Cette forme de loisir est d'abord pour les Tchadiens une pratique masculine. BERRIANE M. (1989, 33) a observé le même phénomène au Maroc et le souligne dans sa thèse « Ces loisirs étaient en particulier marqués par une certaine ségrégation au niveau de l'espace. Pour la femme, les lieux de loisirs se limitaient à sa maison ou à celles de ses voisines, amies ou parents, exceptionnellement aux jardins et environs des marabouts [...] Celui-ci avait par ailleurs accès aux loisirs de l'extérieur: café...et partie de campagne avec ses amis dans les jardins et vergers périurbains ». Dans ces espaces les hommes retrouvent la fraîcheur par rapport à la canicule qui sévit sur la ville de N'Djaména, l'une des villes la plus chaude au monde avec température qui oscille entre 45 à 50° entre mars et mai. Ces espaces de villégiatures, de par leur localisation et leur configuration, constituent une réponse à ce désir de liberté face aux contraintes et pression subies pendant la semaine. Ils sont situés en dehors de la ville à quelques dizaines de kilomètres et généralement au bord du fleuve Chari pour ne pas prendre trop de risque en s'éloignant de la ville. C'est selon une expression « un pied dehors et un pied dedans », une façon de gérer les risques.

La communauté d'expatriés résidents (quelques dizaines de familles) trouve, en ce lieu, un espace pour se libérer du stress de N'Djaména, du sentiment d'insécurité qui les tenaille lequel est amplifié par les recommandations des chancelleries respectives de ne pas trop s'éloigner de cette ville et favorisé par une offre récréative de proximité, diversifiée et sécurisée, très limitées<sup>232</sup>. A N'Djaména, cette communauté a le sentiment de vivre dans une ville assiégée d'où le profond désir d'en sortir (tableau 5). La concession et le confort qu'elle offre est le cadre idéal de proximité pour les familles d'expatriés de changer d'air et de se détendre, de retrouver une certaine nature, de faire la fête entre amis. Promenades au bord ou sur le Chari et divers jeux dans les cours des concessions. Les week-ends, ces temps vides

---

<sup>231</sup> La polygamie ne favorise pas le loisir familial car il est difficile pour l'homme de sortir, à la fois, avec toutes ses femmes et ses enfants. La tranquillité souhaitée ne pourrait être obtenue dans ce cas.

<sup>232</sup> Certains quartiers de N'Djaména sont d'ailleurs déconseillés aux expatriés ce qui limite leur espace de loisirs dans la ville.

dans une ville sans lieu de loisir<sup>233</sup>, conduisent les familles à investir les concessions. Elles y retrouvent à la fois tranquillité, sécurité et plénitude. Une nouvelle forme de résidence de vacance semble émerger à travers ces concessions dont la jouissance est fondée sur les jeux relationnels entre expatriés et Tchadiens propriétaires qui acceptent de les héberger gracieusement ou à titre locatif.

#### 6.1.2.2. Les espaces parcourus et occupés.

Ce sont des espaces se caractérisant par leur proximité, quelques dizaines à une centaine de kilomètres, par rapport au centre de résidence des expatriés, généralement en milieu urbain, et qui ne sont fréquentés que par des excursionnistes ou pendant les week-ends et les jours fériés. Les préoccupations sécuritaires commandent cette pratique d'excursion de proximité par rapport au lieu de résidence. Partir le matin et revenir avant 18 heures est l'espace temporel à travers lequel ces espaces sont parcourus et occupés. Du fait de leur proximité, ce sont les premiers à faire visiter aux parents et amis qui séjournent quelques temps au Tchad. Par conséquent, c'est d'abord et en premier lieu le Lac Tchad, un espace «d'acclimatation» dans son sens propre et figuré et un espace de confrontation avec un certain imaginaire en relation avec celui-ci.

Pour la communauté des expatriés résidents à N'Djaména la plus importante du Tchad, ces espaces parcourus et occupés se résument au quartier périphérique de Gaoui à une dizaine de kilomètres de la ville, au lac Tchad et à la ville de Mao située à environ 300 kilomètres. Chacun de ces espaces à une certaine représentation auprès des expatriés. Gaoui, cité kotoko, représente en effet, l'architecture traditionnelle dont les images ont été popularisées par une exposition<sup>234</sup> présentée dans la capitale. Muséification et mise en scène de la cité afin de la faire correspondre à l'imaginaire européen des anciennes cités africaines. La fabrication de la poterie bien que répondant à une demande certaine au niveau de N'Djaména intègre cette mise en scène. Le processus de muséification a conduit à la transformation de l'ancien palais royal en musée ethnographique consacré au Kotoko<sup>235</sup> mais également au maintien de la structure architecturale de la cité : maisons en terre et ruelles étroites, les *lougou* victimes

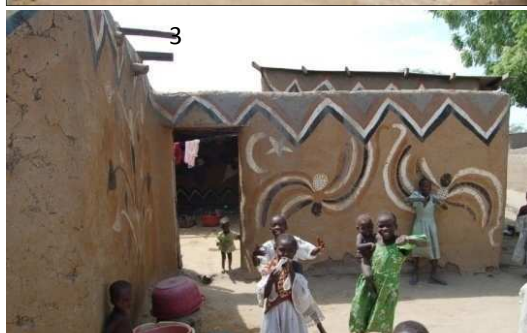
---

<sup>233</sup> Les lieux de loisirs manquent effectivement à N'Djaména. Il n'y avait pas de salle de cinéma ou de théâtre en dehors de celle que proposait le Centre Culturel Français (CCF).

<sup>234</sup> Il s'agit d'une exposition organisée par un architecte français nommé Gérard Leclair qui vit depuis plusieurs années au Tchad.

<sup>235</sup> Populations autochtones constituées en plusieurs chefferies habitant la région de N'Djaména. Elles s'illustrent par une maîtrise de la poterie héritée de leurs ancêtres les *Sao* dont la civilisation est connue sous le nom de « civilisation de l'argile ».

d'une modernisation de la ville de N'Djaména. La mise en scène consiste en l'organisation de compétitions entre les familles pour la meilleure décoration de la maison récompensant les femmes habilités à réaliser celle-ci. Elle met en relation des personnalités d'origine européenne exerçant dans le privé ou au sein des ambassades et les populations locales. Les premiers ont apporté le financement nécessaire à la création du musée et continuent à soutenir les initiatives contribuant à la réussite des différentes mises en scènes. Les seconds acceptent de perpétuer leur savoir faire aussi bien dans la décoration que dans la céramique. Par ce biais Gaoui est régulièrement fréquentée, les week-ends, par les expatriés résidents à N'Djaména venus visiter le musée mais aussi acheter là poterie fabriquée sur place.







**Photos 47: Processus de muséification du village de Gaoui.** La photo 1 (Ngar-Odjilo M., 2006) présente le panneau à l'entrée du musée (photo 4, Villecroix P., 2007). Le panneau montre les différents contributeurs, à travers leur nom et logo, ayant permis la création du musée. Celui-ci, ancien palais du sultan, est typique de l'architecture kotoko. La décoration des maisons (photo 2 Ngar-Odjilo M., 2006) et (photo 3 Villecroix P., 2007) entre dans le cadre d'un concours financé par l'Union Européenne et vise au maintien d'un savoir faire féminin.



**Photo 48: De l'artisanat utilitaire.** Les poteries sont généralement à usage utilitaire et servent à puiser de l'eau pour les jarres. Mais la présence des touristes favorise le maintien de ce savoir-faire. Villecroix P., 2007

Le lac Tchad, isolé au centre du continent africain, est au centre d'un certain imaginaire d'où l'intérêt porté à cet espace : à la fois de chasse et de jeu. Des chasseurs européens, qui y séjournent chaque année pour s'adonner à la petite chasse, ont contribué à sa réputation et de celle d'une station touristique lancée en 1964 par un club dit des *argonautes* et par la compagnie aérienne UTA. La station touristique de Douguia est, en effet, la première et seule du pays offrant hébergement et équipements de loisirs (piscine, pirogue pour balades sur le



Chari). Promenade en pirogue sur le lac, visite des îles sont les activités qu'organisent les touristes fréquentant la région (annexe 3). Cette station accueillait entre 250 à 300 chasseurs et pêcheurs ainsi qu'un grand nombre de visiteurs pendant le week-end<sup>236</sup>. Les différentes activités sont bien souvent précédées d'une escalade du rocher aux éléphants situés à une quarantaine de kilomètres de Douguia. La fréquentation de la région du lac consiste en une excursion ou encore un séjour d'une nuit à la station de Douguia. On assiste à une diversification de l'offre touristique dans cet espace par les professionnels. Le domaine de chasse de Kouloudia ouverte en 2007 a aménagé un camp dit *Kouri* équipé de boukarous devant accueillir des touristes. Tchad-Evasion propose des excursions sur le lac et un hébergement avec plage privé. Un autre promoteur tchadien a ouvert en 2010 un nouvel hôtel « hôtel le Dandi » élargissant ainsi l'offre en hébergement.



**Photo 49: Militaires français en week-end à Douguia.** *Leur présence gêne les autres expatriés cadres civils qui évitent quand ils le peuvent cette station. De toutes les façons, certains fuient le nombre de plus en plus élevé des visiteurs. Adibord M-Y., 2008*

<sup>236</sup> Une chanson en l'honneur de Douguia, « week-end à Douguia », composée vers les années 1975 par un orchestre tchadien, a popularisé la station devenue un lieu de villégiature pour les cadres Tchadiens.



**Photo 50: Equipements ludiques disponibles à Douguia.** *On y voit à droite des touristes africains venus passer la journée après quelques jours de séminaire à N'Djaména. Bakasse A., 2006*

La ville de Mao fait partie de cette deuxième catégorie d'espace parcouru et occupé. Environ trois cent kilomètres de N'Djaména, Mao constitue à la fois la limite extrême de cet espace parcouru, une limite où on se sent encore en sécurité, et qui constitue la marge Sud du Sahara c'est-à-dire là où on s'essaye à l'aventure : 4x4, pistes et premières dunes de sable. C'est aussi la tentation d'affronter le risque. La route de Mao permet d'effacer les frustrations nées de l'impossibilité d'aller dans le vrai désert tchadien, l'Ennedi et le Tibesti mais aussi de relier le Niger et l'Afrique de l'Ouest. Elle est synonyme de rencontre avec les premières dunes de sable et les ouaddis verdoyants. Même si ce n'est pas le désert tant rêvé ou les oasis, c'est un paysage qui leur ressemble. Mao fait ressentir toute la représentation occidentale sur le Sahara et attire par son architecture typique du sahel ; aller dans cette ville, c'est surtout quitter N'Djaména et s'évader pour une à deux nuits.

#### 6.1.2.3. Les espaces rêvés et peu parcourus

Découvrir l'Ennedi et visiter Zakouma font parties des rêves de tout expatrié résident au Tchad (annexe 3). Ce sont les endroits mythiques que tout le monde cherche à visiter. A cause de leur éloignement et des soubresauts politiques du pays, tous les expatriés rêvent découvrir l'un des deux espaces sinon les deux à la fois. « Le tourisme au Tchad, c'est N'Djaména, Douguia, le rocher aux éléphants. J'aurai aimé aller plus loin, aller à l'Ennedi, Zakouma, mais c'est coûteux » déclare un expatrié<sup>237</sup>. Compte tenu de la durée leur séjour au Tchad, bien souvent, il se contente de Zakouma, beaucoup plus accessible par route ou par avion.

<sup>237</sup> Entretien réalisé avec Michel Fosse le 30 juin 2008

Ce Parc National, où se pratique un tourisme de safari, se positionne comme la première destination en dépit d'un coût prohibitif. Le plan de gestion du PNZ relève cette contrainte en ces termes « pour donner un ordre de grandeur, que le coût d'une visite de 4 jours du PNZ (comprenant 2 jours pleins de visite et 3 nuits à Tinga<sup>238</sup>) pour un couple avec un enfant venant par véhicule (non loué et sans chauffeur) de N'Djaména coûte, tout compris, environ 400.000 F Cfa (dont 40% de frais de carburant et hors prestation de visite particulière) »<sup>239</sup>. Ce parc reste l'espace à découvrir en famille, couples et enfants, c'est qui se fait le plus souvent pendant les vacances scolaires, en décembre et février. Les structures d'hébergement le permettent. La fréquentation du parc reste pour le moment l'exclusivité d'expatriés et de quelques amis tchadiens qui les accompagnent et qui en profitent pour découvrir eux-mêmes. Ils représentent sur le premier trimestre 2010, 67% de la fréquentation du parc. Les expatriés viennent de toutes les régions du Tchad, de N'Djaména mais aussi des villes comme Abéché et Doba. Les visiteurs internationaux sont encore rares. Cela s'explique par une faible promotion du parc et par la situation conflictuelle du pays expliquant le faible impact d'un éducteur<sup>240</sup> organisé par le CURESS en 2005, le projet en charge de la gestion du parc.

**Tableau 56: Fréquentation de Tinga par lieu de résidence (janvier à mars 2010)**

Provenance	nombre
Tchad	104
USA	2
Europe	33
Asie	2
Afrique	7
<b>Total</b>	<b>148</b>

*Source : fiches de police à Tinga*

Par Nationalité, les Français arrivent en tête des touristes fréquentant le PNZ suivi des Italiens et des Américains. Les Italiens viennent pour la majorité d'entre eux de l'Italie et ne sont pas résidents au Tchad. Sur vingt italiens ayant visité le parc pendant cette période, seize sont non-résidents. Bien que ces chiffres soient réduits pour faire une analyse plus sérieuse, on peut cependant dire que la réputation du parc commence à dépasser les frontières du Tchad

<sup>238</sup> C'est le nom du village qui accueille le campement d'accueil des touristes dans le Parc National de Zakouma.

<sup>239</sup> Détail du calcul : carburant N'djamena – PNZ AR = 1640 km x 15 litres/100 km x 600 Cfa/litre ; carburant visite PNZ = 125 km/jour x 2 jours x 15 litres/100 km x 600 Cfa/litre ; Entrée parc = (7500 Cfa x 2 adultes) + (3 000 x 1 enfant) + 3500 Cfa taxe véhicule ; Guide touristique = 2000 Cfa x 2 jours ; Nuits Tinga = 25000 Cfa x 3 nuits ; Restauration = (2500 Cfa petit déjeuner x 3 personnes x 3 jours) + (7500 Cfa repas complet x 2 repas/personne/jour x 3 personnes x 2,5 jours) ; Boisson = 3000 Cfa par jour par personne x 3 personnes x 2,5 jours)

<sup>240</sup> Nuria Ortéga, 2005 : P. 7

lorsque l'on compare les chiffres figurant sur les tableaux 57 et 58 portant sur le type de clientèle de Tinga entre 2005-2006.

**Tableau 57: Fréquentation de Tinga par nationalité (janvier-mars 2010)**

Nationalité	Nombre
Française	60
Américaine	15
Allemande	3
Italienne	20
Autre Europe	7
Taiwan	8
Tchad	28
Autre Afrique	7
<b>Total</b>	<b>148</b>

*Source : fiches police Tinga*

**Tableau 58 : Type de clientèle séjournant au campement de Tinga (2005-2006)**

	Clients	Nuitées	Durée moyenne du séjour
Missions d'études	39	544	13,95
Tourisme résident	310	742	2,39
Tourisme international	52	377	7,25
<b>Total</b>	<b>401</b>	<b>1.663</b>	<b>4,15</b>

*Source : Plan de gestion du parc de Zakouma, 2008*

Par ailleurs, des écarts s'observent entre les touristes expatriés résidents et ceux en provenance de l'étranger sur la durée moyenne de séjour dans le PNZ. Le séjour de l'expatrié résident est lié à une pratique de week-end et des jours fériés d'où une durée moyenne d'environ trois jours tandis que celui des touristes internationaux, avec environ sept jours, relève des véritables vacances. De toutes les façons, lorsque l'on considère le tableau de fréquentation de 2000 à 2006, on observe une régulière augmentation de la durée moyenne de séjour. Celle-ci est passée d'une demi-nuitée en 2001 à 4,15 nuitées en 2006 qui traduit une amélioration de la sécurité. En raison de l'éloignement de N'Djaména et l'absence d'hébergement dans les villes environnantes, les visiteurs font un aller-retour N'Djaména-

Tinga en avion. Puis progressivement avec l'instauration d'une certaine confiance par rapport à la sécurité, les touristes passent quelques nuitées dans le parc avant de repartir.

**Tableau 59 : Fréquentation du campement de Tinga (PNZ)**

	Saisons						Moyenne sur les 5 dernières saisons
	2000-2001	2001 - 2002	2002 – 2003	2003 - 2004	2004 - 2005	2005-2006	
Nombre de visiteurs / clients	303	598	625	665	582	401	529
Nombre de nuitées	ND	404	1412	2149	1954	1663	1516
Taux de remplissage	ND	5%	19%	28%	22%	18%	18%
Durée moyenne du séjour (nombre de nuits)	ND	0,68	2,26	3,23	3,36	4,15	2,87

Source : Plan de gestion du parc de Zakouma, 2008

L'Ennedi, quant à lui, est un espace ambivalent rêvé et peu parcouru en raison de son éloignement. C'est le rêve d'expatriés résidents au Tchad n'ayant pas le temps d'effectuer le déplacement de cette région. La durée des circuits dissuade ceux-ci : deux ou trois semaines paraissent longues pour eux. Ils préfèrent passer leurs vacances, en famille, hors du Tchad afin de se dégager du stress accumulé. L'Ennedi est plus fréquenté par des couples sans enfants ou des personnes seules même si le voyage est organisé en groupe. Cette région reste donc un espace beaucoup plus rêvé par les expatriés que parcouru comme en témoigne deux expatriés. Le premier rêve d'y aller :

« Le tourisme au Tchad, c'est N'Djaména, Douguia, le rocher aux éléphants. J'aurai aimé aller plus loin, aller à l'Ennedi, Zakouma, c'est coûteux quoi »<sup>241</sup>.

Le second l'y recommande :

« Moi j'aime beaucoup le voyage. J'ai voyagé beaucoup au Tchad. Je suis allé aussi à l'Ennedi. C'est quelque chose, vraiment ! Il faut recommander, c'est dommage qu'on ne peut pas à cause des rebelles. Aller là-bas, c'est quelque chose d'extraordinaire ! C'est une richesse pour le tourisme ! »<sup>242</sup>

<sup>241</sup> Entretien avec Michel Fosse

<sup>242</sup> Entretien avec Elke Faust, 04/06/2006



**Photo 51:** *Le rêve d'avoir à soi seul l'immensité du désert et de savourer sa plénitude. Une touriste regardant le lever du soleil. Villecroix P., 2008*

Le Sahara tchadien est une région de tourisme d'aventure nécessitant une logistique lourde constituée d'un minimum de deux 4x4 devant transporter les caisses popotes, les tentes pour le bivouac et le carburant nécessaire au raid. Tout un attirail pour faire vivre le rêve du désert. Plusieurs agences de voyage proposent, dans leur site de différents circuits : *Tchad Evasion*, un réceptif tchadien spécialisé dans ce désert avec des circuits vers le Tibesti et l'Ennedi et la *Société de Voyage Saharienne* (SVS). Ces agences travaillent souvent avec des tour-opérateurs européens.

**Tableau 60 :** Principaux tour-opérateurs proposant des circuits en direction du Tchad

Nom	Durée du circuit (en jours)	activités	Coût (en euro)
<b>Horizons nomades</b>	16		2690
<b>Hommes et montagnes</b>	16	<i>Randonnée en 4x4</i>	3500
	23	<i>Randonnée chamelière</i>	4400
<b>Tamera</b>	16	<i>Non précisée</i>	2300
<b>Explorator</b>	19	<i>Non précisée</i>	4400
<b>Spazi d'avventura</b>	14 à 16	<i>Randonnée pédestre et en 4x4</i>	2800 à 4200

*Source : Rapport de l'OMT en vue de la mise en place d'un Schéma Directeur du Tourisme au Tchad, 2009*



Les difficultés liées à la nature du terrain, à la rudesse du climat et également à l'instabilité du pays est à l'origine de l'étroitesse de l'offre et de la faible fréquentation de la région comme le montre le tableau 61. Celle-ci est complétée par l'existence de quelques agences de location de véhicule notamment *Diagnose auto* qui met de Toyota 4x4 à la demande de quelques touristes expatriés résidents. Le tourisme dans le Sahara tchadien coûte très cher comme le montre le tableau 60. Cela est lié au tarif prohibitif du transport aérien entre l'Europe et le Tchad et par la mobilisation d'une importante logistique. Les promoteurs du voyage mettent à la disposition des touristes, en plus de la logistique, du personnel ainsi que différents services en provenance de l'administration locale (traditionnelle et moderne), des guides locaux vieillissants mais efficaces ayant certes une parfaite connaissance du terrain mais limités quant au rôle de médiateur culturel. Les circuits durent deux à trois semaines permettant de parcourir, à bord des 4x4, environ 3.000 km des mauvaises pistes. Les circuits sont très simples : prise en charge à l'aéroport tôt le matin puis début d'un voyage de six jours (aller-retour) ponctués de bivouacs nocturnes hors des agglomérations et de différentes étapes constituant de sites d'intérêts touristiques, puis retour à N'Djaména et départ la même nuit pour l'Europe



**Photo 52:** Des 4x4 Toyota et au dessus sur les galeries la logistique nécessaire pour affronter le désert. La nuit ne va pas tarder à tomber, un endroit idéal pour le bivouac est vite trouvé et commence le regroupement des véhicules. Villecroix P., 2008

**Tableau 61 : Fréquentation du Sahara Tchadien**

Année	1998	1999	2000	2004	2006	2007	2008	2009	2010*	Total
Nombre	22	224	120	34	14	36	49	117	95	711

Source : MDTA, sur la base des autorisations de circuler

\*Il s'agit du premier trimestre 2010

**Tableau 62: Origines des touristes ayant visité le Sahara Tchadien de 1998 à 2010**

Nationalités	Nombre
Française	145
Allemande	104
Italienne	215
Espagnole	49
Autres européens	34
Nationalités regroupées*	146
Américaine	6
Autres	12
<b>Total</b>	<b>711</b>

Source : MDTA, sur la base des autorisations de circuler

\*il s'agit des groupes composés de plusieurs nationalités

Le circuit dans le Sahara tchadien a beaucoup fluctué entre 1998 et 2010 comme le montre le tableau 61. Les affrontements de N'Djaména de 2006 et 2008 ont eu certes un important impact sur les arrivées mais celles-ci ne se sont pas arrêtées. Trois nationalités, Italienne, Française et Allemande, se retrouvent en tête des touristes qui fréquentent cette région mais les italiens restent le groupe le plus important car jusqu'en 2006, *Spazzi d'Avventura*<sup>243</sup> avaient une représentation installée directement au Tchad et organisaient leur séjour dans l'Ennedi. Le tourisme dans le Sahara tchadien est pleinement nature avec de déplacements constants et de bivouacs dans le désert avec très peu de contact avec les populations locales. C'est un tourisme d'aventure à bord des 4x4 qui se définit comme une expérience de voyage recherchant de sensations fortes, à travers un circuit de deux à trois semaines dans des régions isolées disposant peu ou pas de tout d'infrastructures. Au cours de ces circuits, l'individu est amené à puiser sur ses ressources personnelles (endurance et volonté), visite de sites remarquables, fait du trekking et de la méharée en dromadaire. Les contacts avec les agglomérations s'effectuent uniquement lors des approvisionnements. Quelques lieux « mythiques » constituent des étapes obligatoires par la beauté du paysage qu'ils offrent et la richesse de l'art pariétal qu'ils présentent comme le décrit la carte 25.

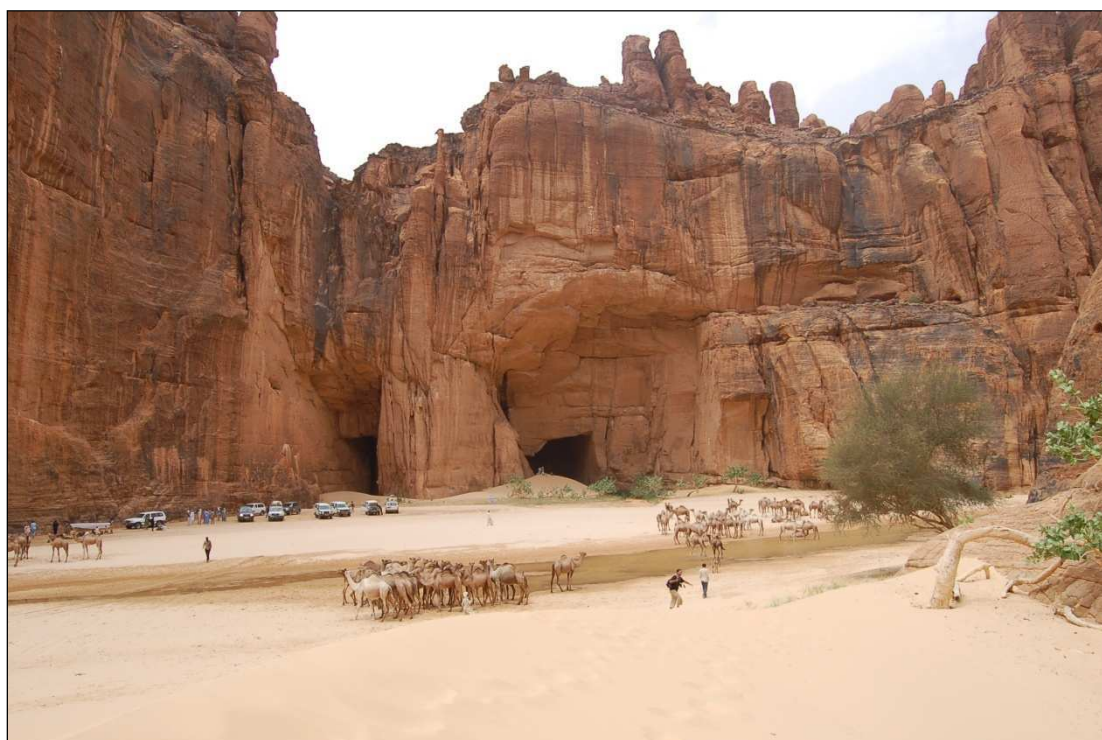
<sup>243</sup> *Spazi d'Avventura* est devenu la *Société de Voyage Saharienne*



**Tableau 63 : Le produit *Ennedi-désert* ultime en 16 jours**

Sites visités	durée	Type d'hébergement	Types d'activités
N'Djaména	heures	Hôtel	Repos
Moussoro	2 nuits	Bivouac	En aller et retour
Oued Hachim	2 nuits	Bivouac	En aller et retour
Kalaït	nuît	Bivouac	Ravitaillement en carburant
Archeï	3 nuits	Bivouac	Exploration de massifs autour de la Guelta d'Archeï (arts rupestres) Visite de la Guelta d'Archeï aux crocodiles et aux chameaux
Bichgara	nuît	Bivouac	Reliefs découpés en pitons colossaux, monuments de grès, arches, aiguilles et champignons
Mourdi	nuît	bivouac	Peintures rupestres et ravitaillement en eau
Tegueideï	nuît	Bivouac	Salines et caravanes de sel
Ounianga kebir	nuît	Bivouac	Magnifique lac bleu métallique, palmiers et hautes falaises
Faya	heures	Bivouac et Hôtel	Douche et ravitaillement en eau
Kouba-Olanga	nuît	Bivouac	Traversée des dunes d'erg

Source : site Web de Tchad Evasion



**Photo 53 : La Guelta d'Archeï, un site à la fois naturel et culturel le plus visité de l'Ennedi.** Constitué d'une crique haut de plusieurs mètres au fond duquel coule un cours d'eau pérenne emmagasiné dans du grès. La présence des dromadaires venus s'abreuver et des peintures rupestres en font un site culturel. La guelta d'Archeï est inscrit sur la liste indicative de l'UNESCO. Villecroix P., 2008

#### 6.1.2.4. Les espaces sécurisés

Si le touriste accepte de prendre des risques calculés, il préfère évoluer dans un milieu sécurisé ne contrariant pas ses activités, un endroit qui n'entame pas sa liberté d'aller et venir et qui ne le met pas mal à l'aise. La sécurité, notion large implique, dans le cas du tourisme, à la fois la disponibilité des populations locales à un meilleur accueil du visiteur que celle des infrastructures d'hébergement et de distractions correctement tenues, etc. Pour les expatriés vivant au Tchad et notamment ceux de N'Djaména, l'Extrême-Nord Cameroun est considéré comme un espace sécurisé qui leur donne une impression de liberté. « La zone est très bien sécurisée, éléments militaires ou gendarmes en poste régulièrement entre 8 ou 10 km » souligne Fosse M. Ils y trouvent à la fois plaisir et détente. Lors de courts séjours qu'ils effectuent, les week-ends, dans cette région, ils apprécient les infrastructures d'accueil qui sont correctes avec un tarif raisonnable. La présence de quelques Européens qui gèrent certains établissements hôteliers les rassure quant au respect des normes d'hygiène ainsi qu'au niveau qualité du service. « Les Français aiment bien manger, lorsqu'il y a une bonne cuisine quelque part, ils n'hésitent pas à y aller » déclare un expatrié lors d'un entretien.

La pratique consiste pour eux à venir dans cette région avec leur propre véhicule<sup>244</sup> ; la proximité de N'Djaména et la route bitumée, bien qu'elle soit entrecoupée de nombreux nids de poule, favorisent donc une fréquentation assez régulière : les week-ends et les vacances scolaires. La fréquentation se fait généralement en famille (couple et enfants) et le bouche-à-oreille permet à ceux qui arrivent pour la première fois, de s'orienter directement dans les établissements ayant une bonne réputation auprès des expatriés. Soufiamou le confirme en ces termes :

« Les expatriés et les militaires de l'armée française s'organisent eux-mêmes. Ils font leur expédition au Nord Cameroun sur Waza ou à Rhumsiki. Ils séjournent, puis rentrent. Ils n'ont pas besoin du service des agences de tourisme pour leur organiser quoi que ce soit ».

---

<sup>244</sup> L'utilisation des véhicules disposant d'une plaque d'immatriculation diplomatique leur facilite la traversée de la frontière Tchad-Cameroun. Pour les expatriés cette traversée peut être régulière car beaucoup s'approvisionnent à Kousséri. Leurs allers-venus permettent déjà de se faire connaître des agents en service dans les postes de police de deux côtés de la frontière.

Maroua, avec deux hôtels (le Saré et la Porte Mayo), constituent la destination principale à partir de laquelle des excursions sont organisées dans toute la région. Le centre artisanal et le pic de Mindif, à quelques kilomètres de la ville, sont les deux principaux centres d'intérêt. Les autres lieux sont le Parc National de Waza, Rhumsiki et Maga (carte 19). Ces lieux offrent une diversité à la fois naturelle et culturelle et un ou deux hébergements de qualité. Waza est visité pour sa faune, Rhumsiki pour son paysage et son sorcier au crabe et Maga pour son lac et la qualité architecturale de son habitat (les cases-obus).



**Photo 54 : Vue imprenable sur un paysage montagneux.** Des touristes autour d'une piscine dans un hébergement à Rhumziki (Extrême Nord Cameroun). Villecroix P. 2008



**Photo 55 :** *Groupe de touristes au Relais porte-Mayo à Maroua. C'est l'un des deux hôtels qui accueillent les touristes européens. Boukarous et mobiliers artisanaux constituent cet hôtel géré par un expatrié d'origine allemande. Ngar-odjilo M., 2008*

## **6.2. Un tourisme régional en mal de reconnaissance**

### **6.2.1. Ces voyageurs peuvent-ils être qualifiés de touristes ?**

Les statistiques de l'OMT relèvent l'importance régionale du mouvement des touristes. Pour des raisons économiques évidentes, les gens préfèrent se déplacer non loin de chez eux en traversant juste la frontière. Ce mouvement s'observe également dans le bassin du Tchad même si les statistiques permettant d'évaluer son importance sont lacunaires. Les statistiques, offertes par les départements du tourisme du Cameroun et du Tchad, montrent qu'en termes d'arrivées dans les hôtels au Tchad, les ressortissants de la sous-région ne représentent qu'environ 6 %<sup>245</sup> alors que pour l'Extrême Nord Cameroun, ceux-ci constituent environ 19%<sup>246</sup> des arrivées. Pour le cas du Tchad, compte tenu du tarif très élevé des chambres dans les hôtels respectant les normes internationales, il se peut que les Africains de passage au Tchad, séjournent dans des hôtels de bas de gamme donc moins chers qui, pour éviter les

<sup>245</sup> Source MDTA 2008.

<sup>246</sup> Source Délégation provinciale du Tourisme de l'Extrême Nord-Cameroun, 2007.

services fiscaux, ne déclarent pas les arrivées. En outre pour le Cameroun comme pour le Tchad, le fait que l'hébergement se fasse chez les parents exclue ces voyageurs des statistiques nationales.

**Tableau 64 : Arrivées et nuitées dans les établissements d'hébergements de l'Extrême-Nord Cameroun en 2007**

Nationalités	Totaux		Durée moyenne de séjour
	Arrivées	Nuitées	
Ressortissants CEMAC	7500	10424	1,3
Autres Africains	2327	2987	1,28
Européens	3745	6619	1,76
Américains	429	541	1,26
Asiatiques	90	128	1,96
Moyen-Orient	65	108	1,66
Camerounais	31467	40054	1,27
Etrangers résidents	3105	3119	1,00
<b>Total</b>	<b>48728</b>	<b>63980</b>	<b>1,31</b>

*Source : Source Délégation provinciale du Tourisme de l'Extrême Nord-Cameroun, 2007*

Les chiffres que présente le tableau 64 cachent la réalité en ce qui concerne le mouvement des personnes au niveau sous régional. En effet, faute de statistiques fiables, le flux régional est sous-estimé. Comme il a été démontré dans la première partie de cette thèse, les voyages ont essentiellement pour motivations les visites familiales, le commerce, les missions officielles, etc. Si ceux ayant des motivations familiales ne fréquentent pas tous les hôtels, les autres en séjournant dans les hébergements payants sont consommateurs des biens touristiques, bien qu'ils aient d'autres motivations. Il faut, cependant, noter et comme le montre le tableau 64 que leur séjour est bien court. Celui-ci dure moyennement 1,31 nuitée. Deux questions peuvent être posées : la première est de savoir si ces visites ont un caractère touristique ? La deuxième s'adresse aux concernés eux-mêmes ; se considèrent-ils comme touristes ? S'il vrai que le tourisme affinitaire est comptabilisé dans les statistiques de nombreux pays, cela n'est pas évident pour les pays africains pour la simple raison que ces visiteurs séjournent chez l'habitant. Qui est touriste et qui ne l'est pas ? Comme l'étude de BERRIANE M. (1999) sur le tourisme national au Maroc, le facteur discriminant est le revenu permettant ou non de participer à un certain nombre d'activités et d'être « consommateur touristique ». Le voyageur disposant d'un certain revenu se comporte

comme un touriste à travers une pratique de certains lieux touristiques même s'il ne s'affirme pas comme tel.

En effet les voyageurs africains ont une appréciation différente de leur voyage. La majorité ne se considère pas comme touriste notion d'ailleurs inconnue pour un grand nombre d'entre eux ou pour paraphraser Molière, les Africains font du tourisme sans le savoir. Le débat entre touriste et voyageur ne se pose pas dans le contexte africain en ce sens que le tourisme est perçu comme signe de modernité par les élites qui s'y adonnent. Pour celles-ci faire du tourisme revêt plusieurs significations dont la plus importante est d'afficher sa réussite et de se distinguer socialement.

Cependant, c'est du point de vue de la perception générale que ces touristes sous régionaux ne sont pas considérés comme tels. En effet, dans l'esprit des Africains, le touriste est le « Blanc » supposé disposer d'un revenu suffisant pour voyager pour son plaisir et dont les pratiques sont stéréotypées. Curiosités, découvertes, prises de photo et achat de souvenirs émaillent le séjour des touristes Européens. Les touristes occidentaux ont une pratique des lieux et des activités très intenses. Ce qui n'est pas le cas des « touristes » africains sous régionaux. BERRIANE M. (1993) et EVRAD O. (2006) ont bien montré cette différence de pratiques et d'occupation des lieux.

#### ***6.2.2. Les pratiques touristiques régionales : un tourisme tchadien émergent à destination du Nord Cameroun***

Les pratiques touristiques régionales sont mises en exergue à travers une régularité de séjours des Tchadiens au Nord Cameroun. En effet, pendant les week-ends, certaines localités situées dans cette région sont investies par les Tchadiens « qui occupent plus de la moitié des hôtels » soutient le chef agence de l'agence de voyage *Touristiques Express*. Le délégué provincial du tourisme de l'Extrême-Nord<sup>247</sup> le confirme en soulignant que depuis quelques années, « sans la présence des Tchadiens certains établissements de Maroua fermeraient ». Il est difficile de connaître, sans des statistiques fiables, le nombre de Tchadiens qui séjournent dans cette région tous les week-ends. Ils seraient entre 100 à 200 en tenant compte de la capacité en chambres de la ville de Maroua, leur principale destination.

---

<sup>247</sup> Entretien avec le délégué provincial du tourisme



Pour les Tchadiens, le Cameroun a toujours attiré par sa richesse et certaines facilités qu'il offre mais aussi par la qualité de ses infrastructures. Et ce contrairement au Nigeria qui constitue une destination commerciale et non touristique. Pour eux, le Nigeria est perçu comme un pays assez « dangereux »<sup>248</sup>. Le Cameroun bénéficie à la fois de sa proximité linguistique à travers le partage du français et de quelques dialectes avec le Tchad, et financière par le biais de la monnaie commune, le Franc CFA. En effet, il y a encore quelques années pour se rendre dans certaines villes du Sud du Tchad, pendant la saison de pluie, entre mai et septembre, les voyageurs passaient par ce pays. Des chasseurs tchadiens portaient également au Nord Cameroun pour pratiquer la chasse sportive<sup>249</sup>. Mais l'attrait du Nord Cameroun et surtout de la ville de Maroua est récent. Trois facteurs expliquent ce mouvement qui ne fait que s'amplifier par le nombre de personnes concernées et par les moyens financiers déployés. Il s'agit de l'attrait de la ville de Kousseri, l'enrichissement d'une partie de la population lié à l'exploitation du pétrole au Tchad et les affrontements de février 2008 entre les forces gouvernementales et les rebelles à N'Djaména.

La ville de Kousseri, comme déjà soulignée, se caractérise par sa multifonctionnalité : d'abord comme marché puis comme lieu de loisirs depuis la construction d'un pont entre N'Djaména et cette ville, dans les années 1980. Les bars sont les premiers à être investis puis les hôtels dont le nombre ne cesse d'augmenter. Ces établissements répondent à un certain besoin qu'expriment les N'Djaménois à travers leur « escapade » au Nord Cameroun. Mais depuis quelques années, l'exploitation du pétrole a eu comme conséquence une augmentation du revenu d'une catégorie de la population. MAGRIN G. et GEER V-V. (2006, 95) analysant l'impact du projet pétrole sur l'emploi soulignent que : « les emplois sont aux deux tiers qualifiés et bien rémunérés au regard des normes tchadiennes ». MBAIDIGUIM D, (2011) ajoute, dans *Tchad et Culture*<sup>250</sup>, que : « les activités pétrolières au Sud ont vu naître beaucoup d'entreprises sous-traitantes du consortium exploitant le pétrole. Ces entreprises versent de gros salaires à leurs employés... La guerre du Darfour est aussi une occasion d'accroissement des salaires d'une certaine catégorie de personnes, les humanitaires ». Par ailleurs, des gros investissements, financés par les ressources du pétrole, dans le domaine des infrastructures

---

<sup>248</sup> Cette représentation est fondée sur toute une croyance d'anthropophagie attribuée à certaines ethnies du Nigeria et de pratiques de magies noires d'une part et des risques d'agression et d'enlèvement dont certaines villes de ce pays sont réputées

<sup>249</sup>

<sup>250</sup> *Tchad et Culture*, n° 301, novembre 2011 : P. 7

ont permis la construction des « grosses fortunes » qui dépensent une partie de celle-ci dans leurs loisirs. Enfin, les affrontements de deux février 2008 entre les rebelles et les forces gouvernementales, provoquant la fuite d'une partie des habitants, ont conduit certains organismes notamment Esso et les institutions des Nations-Unies à déplacer momentanément leur personnel à Maroua, tout comme certains commerçants qui l'ont fait avec leur famille.

Mais quelles sont les motivations actuelles de ces Tchadiens lorsqu'ils se déplacent les week-ends à l'Extrême-Nord Cameroun ? Pourquoi préfèrent-ils aller au Cameroun et non dans certaines villes du Tchad situées à la même distance de N'Djaména que Maroua ? Le voyage vers le Cameroun se voulant une rupture avec la famille, aller vers l'une des villes tchadiennes les plus proches de N'Djaména suppose renouer avec celle-ci et toutes les contraintes qui y sont liées. Alors que le Nord Cameroun permet de s'y soustraire. Le besoin de se libérer de celles liées à la vie urbaine et professionnelle et celui de s'extraire des pesanteurs familiales et sociologiques sont les principales motivations expliquant le séjour au Cameroun. Le stress lié à la vie urbaine et professionnelle est le même partout dans toutes les grandes villes du monde mais celui-ci s'accompagne d'une pression familiale plus grande où l'individu se trouve constamment sollicité. Il a l'obligation d'assumer, au nom de la solidarité familiale et clanique, les responsabilités de l'Etat en matière de couverture sociale. Partir est le sentiment qu'éprouvent les Tchadiens parce que cela permet de se relaxer quelques jours mais aussi de se libérer des pesanteurs sociologiques. Cette recherche de repos et de détente est plus pressante pour les *pétroliers* et les *humanitaires* à cause de l'intensité de leur travail et du stress qui en découle. Bénéficiant à la fois d'un temps réguliers de *récupération* et d'un revenu confortable, ils préfèrent aller le prendre ailleurs, notamment à Maroua.

Ces pesanteurs sont liées à la perception que les Africains et notamment les Tchadiens ont du loisir qui est lui-même très limité et marqué comme il a été déjà souligné par une certaine ségrégation entre hommes et femmes ou encore entre adultes et enfants. Mais en fait quels sont les loisirs habituels, où se déroulent-ils et à quel moment ? La participation à d'événements familiaux (mariage et baptême) relève à la fois d'obligation familiale et amicale, et du loisir puisque permettant détente et sociabilité à travers leur côté festif. Ces événements sont organisés chez un membre de la famille ou chez un ami et peuvent être qualifiés de loisir de l'intérieur et se déroulent n'importe quel jour de la semaine pour les baptêmes et généralement en début de week-end (vendredi, samedi et dimanche) pour le mariage. L'expression *oudour* confère à cette participation ce double sens. Mais l'*oudour*



désigne également la participation à des manifestations ludico-financières de solidarité qui sont les *azouma*, les *djougnouma*, les *tontines* et les *pari-ventes* organisées le week-end et qui participent du loisir de l'extérieur et qui investissent des lieux comme les bars et les maquis. Il s'agit d'aller assister un parent ou un ami à travers une contribution financière. En l'absence d'une diversité de lieux de loisirs urbains de proximité comme les salles de cinéma<sup>251</sup> ou de théâtre, les loisirs se limitent à la fréquentation des bars et des *maquis* lieux de sociabilité urbaine ainsi que des *auberges*, lieux de rencontres galantes. La mauvaise perception qui entoure la fréquentation, bien que régulière et intense et parfois liée à la solidarité, de ces lieux signifiant alcool et sexe par conséquent dispendieux constitue une véritable contrainte pour une certaine catégorie de personnes qui se refusent d'y participer. Les loisirs de fin de semaine se réduisent aux excursions en famille ou entre amis à la périphérie de N'Djaména dans les marchés hebdomadaires ou bien pour ceux qui ont le moyen financier à Maroua lieu permettant d'extérioriser les différentes frustrations ressenties. Les excursions autour de N'Djaména<sup>252</sup> (cf. p. 288) ou les séjours au Cameroun sont d'abord une pratique masculine mais elle devient de plus en plus mixte pour les premières. Pour celles-ci, il s'agit d'un pique-nique consistant à se retrouver entre amis « dans la nature et respirer de l'air pur ». Les provisions (boissons) sont apportées mais parfois, le groupe achète un mouton sur place (un village proche) pour organiser un barbecue. Pour Maroua, les hommes viennent seuls entre amis dans le but de faire de rencontre au Cameroun provoquant une certaine affluence de filles des villes voisines vers Maroua. Celles-ci arpentent les devantures des principaux hôtels fréquentés par les Tchadiens à la recherche du *pétrocfa* tchadiens et n'hésitant pas à interpeller directement ces derniers.

Le même état d'esprit explique les voyages de noce des Tchadiens à Maroua. L'organisation et le déroulement de ce voyage mettent en évidence des valeurs contradictoires : tradition et modernité. Les valeurs traditionnelles de solidarité fondent ces voyages à travers la contribution qu'apportent parents et amis des mariés mais aussi par leur participation physique à l'événement en prenant part au cortège nuptiale composé généralement de plusieurs véhicules<sup>253</sup>. De même, la réservation d'une partie ou de tout un hôtel et les réjouissances qui s'ensuivent, participent de la perpétuation de la tradition. A Maroua, le

---

<sup>251</sup> Une ancienne salle de cinéma *la Normandie* vient d'être réhabilitée et ouverte à N'Djaména par l'Etat Tchadien

<sup>252</sup> Il faut préciser que les excursions qui ont pour destination les marchés hebdomadaires se font généralement en famille. Elles consistent pour celle-ci à aller s'approvisionner en produits alimentaires.

<sup>253</sup> Souvent un ou deux minibus sont loués à Kousséri pour transporter la délégation.

séjour dure généralement une semaine. Une suite est louée pour le couple, les amis occupent les chambres individuelles. Le repas nuptial est préparé parfois en dehors de l'hôtel, pour ceux qui ont de la famille dans la ville, ou directement à l'hôtel par le groupe et partagé par tout le monde dans la suite des nouveaux mariés. Le voyage de noce et l'hébergement à l'hôtel constituent en eux-mêmes une forme de modernité, en rupture avec les pratiques traditionnelles lesquelles exigent que la nouvelle mariée reste enfermée pendant quarante jours dans sa chambre avant de pouvoir sortir. « Ici, on a la possibilité de sortir le même soir avec son épouse et aller danser dans une boîte de nuit ! » déclare un Tchadien lors d'un entretien. Ce voyage permet aux mariés de s'affranchir de l'envahissement des parents, d'épargner et favorise de nouvelles rencontres car ils se font accompagner de leurs amis favorisant une certaine mixité. Ce qui n'est pas généralement le cas à N'Djaména où lors de ces genres de cérémonies, les hommes et les femmes se retrouvent sur des espaces séparés empêchant les contacts entre eux.

Mais au-delà des pesanteurs sociologiques des raisons économiques et sécuritaires motivent le déplacement des Tchadiens à Maroua. En effet, comparativement au Tchad, notamment de N'Djaména, la vie est moins chère au Cameroun et cela s'étend aussi sur le secteur de l'hébergement lequel offre des tarifs très avantageux (5.000 à 25.000 Francs CFA) avec un certain confort et service qu'apprécient les Tchadiens : « Avec 100.000 FCFA, on peut vivre au Cameroun » déclarent-ils. Le tourisme tchadien au Cameroun s'explique par la recherche d'un mieux être et vise le comblement d'un manque que ressentent les Tchadiens dans leur propre pays, notamment à N'Djaména. C'est l'expression d'un malaise profond au sein de la société tchadienne dont certains, disposant d'un revenu nécessaire, extériorisent par le voyage et le séjour au Nord Cameroun perçu comme espace rêvé. Les griefs le plus souvent exprimés, à l'encontre des lieux de loisirs et d'hébergements tchadiens en particulier, résument cet état d'esprit.

**Tableau 65 : Synthèse sur la perception des Tchadiens à l'égard d'hébergements au Tchad**

	Observations
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuffisance</li> <li>- Vétusté</li> <li>- Manque d'énergie</li> </ul>
Service	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Médiocrité de l'accueil</li> <li>- lenteur</li> </ul>
coût des prestations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- très élevé</li> </ul>
Personnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non qualifié</li> </ul>
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insécurité dans les lieux de loisirs</li> </ul>
Hygiène	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'hygiène alimentaire</li> <li>- Toilettes sales</li> </ul>

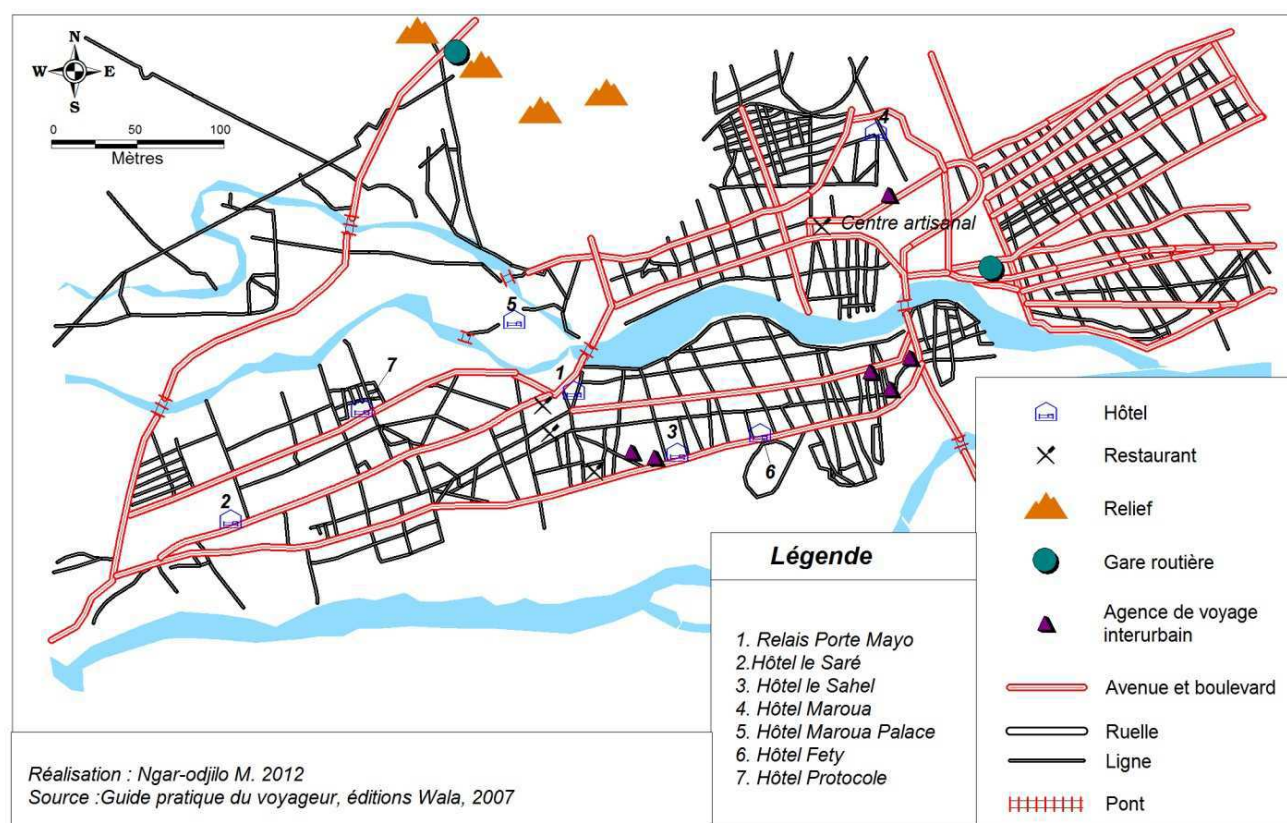
Source : *Enquête de terrain, Maroua 2008*

Le désir des Tchadiens en matière de loisir est inhibé par la mauvaise qualité des infrastructures et des prestations déplorables, surtout en matière d'hygiène, et par une insécurité persistante à N'Djaména, notamment dans les lieux de loisir d'où leur besoin d'évasion hors de leur pays. « Les risques d'agression sont plus importants dans les bars de N'Djaména » affirment ceux qui ont été enquêtés. Le Nord Cameroun est l'espace tout indiqué pour les N'Djaménois du fait de sa proximité, en sublimant tout le désir de bien-être que ressentent ceux-ci.

Le choix d'hébergements reflète leur désir de bien être car les Tchadiens qui séjournent à Maroua optent pour une offre très limitée d'hôtels dont la renommée est faite par le bouche-à-oreille. Ils ont des préférences en matière d'hébergements comme le souligne STEDE (annexe 3) dans un entretien : « les clients tchadiens préfèrent un cadre un peu fermé. Pour des raisons évidentes (se dérober des regards des autres). Il y'a d'hôtels qui sont privilégiés. Ils sont un peu dedans » (cf. annexe 3). Ils ont une préférence pour des endroits clos. Les trois hôtels les plus prisés par les Tchadiens (*Le Mizao, Maroua Palace* et *le Sahel*) sont classés deux à trois étoiles disposant d'un night club et d'une piscine avec un tarif de chambre de 25.000 FCFA pour les chambres individuelles (cf. carte 26). Un choix qui laisse apparaître le désir de se distinguer socialement. En effet, le tarif en vigueur, bien que faible par rapport à celui qui se pratique à N'Djaména, est un facteur discriminant. Ceux qui y séjournent ont à peu près le même niveau social (avocats, ministres, chefs d'entreprise, responsables de

douanes<sup>254</sup>, etc.) capables de dépenser au moins 100.000 FCFA<sup>255</sup> pour un séjour de deux nuitées. Le fait de se retrouver dans ces hôtels permet à ces touristes tchadiens d'afficher leur statut social. Une autre catégorie compte tenu de son revenu plus modeste séjourne dans trois ou quatre hôtels classés une étoile dont les tarifs de chambre varient entre 10.000 à 15.000 FCFA. Différents critères influent sur leur choix pour tel ou tel hôtel : confort, qualité de service, discrétion et possibilité d'occuper la cour de l'hôtel pour organiser les manifestations liées au voyage de noce. La proximité d'une boîte de nuit semble être un plus. Comme l'affirme le délégué provincial du tourisme de l'Extrême-Nord Cameroun, « les Tchadiens ne aiment bien s'amuser et depuis qu'ils ont du pétrole, ils ont de l'argent pour ça ».

**Carte 26 : Maroua et son offre touristique**



Mais un phénomène de double résidentialité accompagne ce tourisme émergent ; le coût relativement bas aussi bien de la location que de l'achat d'habitations au Cameroun par rapport au Tchad, l'instabilité politique qui caractérise le Tchad et surtout le traumatisme provoqué par les affrontements de N'Djaména en février 2008, ont amené certains Tchadiens

<sup>254</sup> Deux responsables de douanes de N'Djaména ont été enquêtés à l'hôtel le Mizao à Maroua. Ils ont affirmé avoir l'habitude d'y séjourner régulièrement.

<sup>255</sup> Le SMIG au Tchad est à 60.000 FCFA

à posséder en permanence un logement où vit une partie de la famille d'où de fréquents déplacements du chef de famille à Maroua. Cette « invasion tchadienne » a été dénoncée par les parlementaires Camerounais et cet intérêt sur le foncier est mal ressenti par certains citoyens<sup>256</sup>. De toutes les façons le franchissement de la frontière permettant aux familles de se libérer, pour quelques jours, des pesanteurs sociales, les conduit à l'adoption d'un autre comportement qui se traduit par la fréquentation des lieux de loisirs comme les hôtels pour leur restaurant et piscine : la traversée de la frontière et excursions dans des sites touristiques aux environs de Maroua comme Waza et Rhumsiki.

## **Conclusion**

Diversité de pratiques et d'espaces touristiques dans le bassin du Tchad, tel se résume ce chapitre V. En effet, les pratiques des touristes expatriés ou non résidents ont induit la création de différents espaces touristiques dans ce bassin. Il y a ceux qui sont régulièrement occupés et parcourus parce que plus proches des lieux de résidence et ceux qui ne relèvent que du domaine de rêve et donc peu parcourus à cause de leur éloignement. Cette hiérarchisation spatiale procède à la fois du sentiment (d'insécurité ou non) et de la disponibilité temporelle qui influent finalement sur les pratiques. Les espaces les plus proches sont en fait investis par les expatriés en grande partie les week-ends et en famille. Il s'agit de sortir de la ville en l'occurrence N'Djamena et se libérer du stress et ce sans trop prendre des risques inutiles. Les espaces lointains auxquels les expatriés rêvent sont laissés, pour le plus grand nombre d'entre eux, aux touristes non résidents qui viennent pour leurs vacances. Leur disponibilité en temps leur permet de séjourner dans les espaces lointains, plusieurs jours, malgré les risques qui font, en somme dès le début, partie de leur choix et auquel ils se sont préparés.

Certains de ces espaces sont souvent partagés avec des touristes sous-régionaux issus d'une classe moyenne en constitution. C'est le cas d'espaces de villégiature qu'ils ont aménagé eux-mêmes et qu'ils prêtent aux expatriés et de celui de l'Extrême-Nord Cameroun, notamment la ville de Maroua. Le développement d'un tourisme tchadien vers cet espace découle d'un sentiment à la fois de sécurité et de liberté conduisant pour certains Tchadiens à l'achat des résidences. Il s'agit de fuir en l'espace d'un week-end, les pressions familiales et sociales ce qui constitue en fait une rupture avec les motivations traditionnelles du voyage.

---

<sup>256</sup> Entretien avec certains camerounais à Maroua et à Ngaoundéré

Toutefois, cette mobilité si elle se veut moderne garde certaines de ses pratiques traditionnelles auxquelles l'accueil au Cameroun s'est adapté.

## CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

L'introduction de la notion de marge touristique permet de confirmer la mondialisation du tourisme non comme seulement une forme de mobilité Nord-Sud mais une mobilité tout court pour le loisir susceptible d'être cartographié sur l'ensemble de la planète. Ce sont des espaces touristiques parmi tant d'autres se caractérisant par certes un déficit de flux dû à l'absence d'une image et d'une ignorance du phénomène par les populations et acteurs locaux ou nationaux. La première cause ne favorise pas une grande visibilité de ces espaces à l'échelle mondiale et la seconde nuit à toute politique et actions de promotion et de mise en place d'infrastructures d'accueil de touristes parce qu'elle ne permet pas de faire du tourisme une ressource territoriale. Les deux causes ont le même effet *in fine* : une faible fréquentation touristique.

Toutefois, à l'échelle locale ou régionale, on observe une grande mobilité touristique qu'il est difficile de comptabiliser. Finalement, toute la problématique de ces marges se situe dans cette difficulté de disposer des statistiques fiables permettant d'analyser les mobilités internes dans le bassin du Tchad, notamment d'expatriés résidents dans les deux pays et sous régionales effectuées par le Camerounais et Tchadiens et de séparer celles qui sont touristiques et de celles qui ne le sont pas. De toutes les façons, les pratiques observées dans la région ont produits d'espaces touristiques qui se hiérarchisent non seulement par les inégalités en potentialités mais selon la disponibilité temporelle des expatriés et touristes non résidents principaux consommateurs et du sentiment d'insécurité qu'ils éprouvent pour telle ou telle destination.

Pour les touristes régionaux, bien qu'une des motivations pourrait rejoindre celle d'expatriés résidents, se libérer du stress urbain, les autres sont différentes, notamment celle qui recherche le besoin de rupture avec la pression familiale et sociale et sa dimension culturelle plus masculine ou nuptiale. Le tourisme tchadien émergent dans l'Extrême-Nord Cameroun en est une illustration. Celui-ci ne se différencie-t-il par ces spécificités au niveau des pratiques entremêlant tradition et modernité ?

## **CONCLUSION GENERALE**

Le bassin du Tchad est parcouru par des mouvements incessants liés à une culture du nomadisme. Les gens voyagent, ils sont constamment sur la route. Villages-villes, un sens circulatoire dont le coût n'a jamais pu être évalué. L'appauvrissement matériel des sociétés africaines ne s'explique t'il pas aussi par cet incessant « tournis » ? Peu importe, car les voyageurs eux-mêmes ne se le demandent pas ! Le plus important pour eux semble être l'enrichissement social qu'ils en tirent. Appauvrissement ou richesse tout dépend du côté d'où l'on se situe. Mais la conception africaine du voyage repose sur un substrat culturel riche à partir duquel les motivations et les représentations idéelles, matérielles et spatiales sont construites. Le voyage dans le bassin tchadien semble être un mouvement d'ensemble à première vue, mais au fond il est discriminatoire dans sa matérialité comme dans son imaginaire. Par la force des choses, les gens vivent une forme de ségrégation qui ne dit pas son nom.

D'abord les motivations sont diverses ainsi que les pratiques entre le voyageur Africain et le touriste Occidental qui comprend aussi l'expatrié résident ? Les différences de cultures et de revenus sont importantes surtout qu'il s'agit pour la majorité des Occidentaux des touristes d'affaires qui visitent le Tchad et le Cameroun comme le montrent les chiffres de fréquentation. Au delà d'une faiblesse de revenu, des pesanteurs culturelles empêchent une grande partie des voyageurs africains de séjourner dans les hôtels. Les gens préfèrent se loger chez l'habitant. Cette différence existe aussi entre les voyageurs africains. Les gens voyagent mais souvent ne se côtoient pas. Ils se croisent en route, s'affrontent ou négocient pour régler un accident de circulation. Les voyageurs n'empruntent pas souvent le même véhicule à cause des inégalités à la fois sociales et spatiales liées à l'état des voies de communication. Est-ce cela constitue *in fine* un modèle tchadien ?

Le renforcement des liens familiaux et la quête de survie d'ailleurs les deux sont intimement liés semblent être les deux principales motivations autour desquelles se greffent d'autres plus secondaires. Dans une région où la famille constitue le noyau de la vie sociale, le voyage est utilisé comme la courroie de transmission entre ses membres et les événements (mariage, baptême, décès, etc.) comme les nœuds permettant de renforcer ou de sceller cette fraternité. Ne dit-on pas que c'est pendant ces événements que les gens se rencontrent et se connaissent et que la plus grande richesse qu'un homme puisse avoir sont les liens familiaux. Ce voyage affinitaire participe t-il au déplacement touristique ? COUSIN S. et REAU B., (2009, 53) en citant EVRARD O. qui a étudié le tourisme domestique thaïlandais et BERRIANE M. (1993,



140) pour le Maroc ont mis en évidence la place des visites familiales lors de certaines festivités dans le déplacement touristique.

Le voyage est aussi quête de survie. L'individu qui part cherche de réponses à ses problèmes. Celle-ci n'est-elle pas en réalité la principale motivation du voyage pour la majorité de personnes ? Lorsqu'assaillies par les difficultés quotidiennes et que les inégalités sociales s'élargissent, celles-ci sont obligées d'aller vers ceux qui sont les plus nantis. Le voyage devient alors le seul recours. C'est cela qui motive chaque semaine le *mosso* à partir dans les marchés hebdomadaires et le jeune élève à aller composer le baccalauréat dans une autre ville ou bien dans un autre pays. Ce diplôme est considéré comme le sésame qui ouvre la porte à l'avenir. Dans cette quête, l'individu se tourne d'abord vers les siens avant de regarder ailleurs. La solidarité l'enferme et le relie à la famille même si parfois, il décide de rompre et de partir. Mais le voyage n'est pas que ça !

Il est maintenant aussi loisir qui s'exprime à travers les retours des « élites » vers leurs villages les longs week-ends. S'il est vrai qu'un tel déplacement vise le renforcement des liens familiaux à travers lesquels s'exprime une certaine quête d'honorabilité et d'ambitions politiques, il leur permet aussi d'échapper au stress de la ville et de se « ressourcer ». Derrière ces déplacements et l'expression se ressourcer se cache un vrai besoin de détente. L'amélioration du revenu d'une frange de la population favorisant l'acquisition des voitures particulières, celui du transport interurbain et des voies de communications facilitent ce retour. Mais ces élites en retournant chez elles peuvent être des actrices d'une mise en scène touristique de leur identité culturelle ce qui leur permet d'ailleurs de se positionner sur la « scène politique » locale. A ce propos COUSIN S. et REAU B. (2009, 68) en citant DOQUET A. qui a travaillé sur le pays Dogon soulignent le rôle des spectacles touristiques et culturels dans l'émergence d'une élite locale. La place que la chefferie et les fêtes traditionnelles dans l'Extrême-Nord Cameroun occupent dans la mise en scène touristique de la région découle donc de ce processus. Cette mobilité a précédé celle qui émerge entre le Tchad et l'Extrême-Nord Cameroun et qui est un tourisme sous-régional. Le premier type de voyage allie loisir et quête de reconnaissance auprès de sa famille élargie, le second procède d'un besoin de fuir N'Djaména et les pressions sociales et d'une envie d'afficher sa réussite sociale.

Du coup le voyage traduit les contradictions sociales qui existent dans le bassin tchadien. D'un côté la paupérisation d'une frange de la population qui la pousse à se mettre en route, de l'autre côté ceux qui sont nantis fuient justement pour éviter les diverses sollicitations venant de cette première. Se voulant rupture sans trop l'être, le voyage est révélateur des nouvelles aspirations d'une classe fortunée et moyenne de plus en plus importante pour une certaine évasion. Toutefois, ce tourisme tchadien s'il produit des pratiques qui lui sont propres, ne crée pas d'espaces spécifiques.

L'absence d'espace touristique, du moins dans sa perception occidentale comme «réceptacle de sentiments», semble être la principale caractéristique de ce tourisme sous-régional. Aller au village, ce qui est en soi une pratique touristique, ne se fonde pas sur un certain imaginaire ou un rêve partagés même si elle peut aboutir à une double résidentialité. L'attrait de la ville de Maroua ne se repose pas sur une image précise et elle n'est pas l'objet de clichés. Les espaces des pratiques touristiques africaines sont donc flous et difficilement saisissables et restent une problématique à étudier. Le fait que le tourisme africain ne produise pas d'espaces spécifiques relève d'une vision qui se veut plutôt sociale et non environnementaliste. Cela explique le peu d'intérêts des populations locales aux questions environnementales. L'environnement est perçu par celles-ci comme une ressource à prélever ou à préserver pour subvenir à leurs besoins immédiats ou à court terme. Ses dimensions esthétiques et ludiques ne sont pas prises en compte. BINOT-HERDER A. met en évidence, dans un article, à travers l'exemple de Zakouma, les difficultés d'intégration des riverains des aires protégées aux démarches de conservation de la faune. Les projets environnementaux ne sont finalement que de prétextes d'appel de fonds pour l'Etat ou les ONG sans une réelle implication des populations locales. Toutefois là où celles-ci sont sensibilisées, les actions de préservation du milieu naturel peuvent aboutir à des véritables projets. C'est le cas du projet d'écotourisme dans le Mayo-kebbi Ouest et du parc de Sena Oura qui est créé à l'initiative des habitants du lieu.

Les pratiques des touristes internationaux et d'expatriés résidants dans le bassin du Tchad concilient à la fois leurs besoins de détente et de loisirs et les recommandations qui leur viennent de leurs chancelleries. Au delà des dispositions matérielles et des précautions sanitaires et sécuritaires, celles-ci découlant d'une double vision environnementaliste et culturelle ont favorisé la construction d'espaces spécifiques et hiérarchisés. D'abord une vision naturaliste qui s'articule autour de l'imaginaire d'une « Afrique sauvage » dont le

stéréotype est la faune et le mythe du désert du Sahara. La création d'espaces d'itinérance pour la majorité de touristes correspond au rêve d'aventure qu'ils recherchent. L'itinérance s'explique aussi par l'absence d'infrastructures pouvant inciter à une sédentarité et par la dispersion des sites d'intérêts touristiques. La seconde vision se voulant plus culturelle reste limitée à l'Extrême-nord Cameroun se manifestant par l'organisation des festivals et la valorisation des chefferies traditionnelles, voire à la proximité de N'Djaména, pour ne pas trop prendre de risque, comme Gaoui dont la réputation est entretenue par les expatriés. Les pratiques touristiques dans le bassin du Tchad procèdent donc de ces visions et se dessinent à travers un simple schéma : l'itinérance pour le tourisme d'aventure et la sédentarité en ce qui concerne les découvertes culturelles.

Le risque dans le bassin du Tchad est beaucoup plus une question de perception. Les conflits récurrents que la région a connus en sont les principales causes. Du coup, la région est jugée dangereuse et peu recommandable. Les facteurs de risque comme la criminalité symbolisé par le « coupeur de route », le mauvais état des infrastructures de transports, etc. sont les conséquences de ces conflits. Toutefois, des écarts existent entre cette perception et les expériences personnelles des expatriés. Ils ont une position plus réservée par rapport à la perception générale du bassin tchadien telle que la présentent les médias. Le risque est finalement cet espace interstitiel qui se situe entre notre perception et notre vécu. Il est à l'origine de cette hiérarchisation de l'espace touristique. Les plus connus sont considérés comme sécurisés, les autres qui échappent aux connaissances sont perçus comme à risques. Les espaces de pratiques touristiques découlent donc d'une double dimension. Une ligne de conduite officielle marquée sur les cartes par différentes couleurs (vert, orange et rouge) qui autorise ou déconseille un espace donné et un libre choix des touristes eux-mêmes impulsés par de diverses motivations, de désir ou de « passion du risque ».

Dans cette mobilité qui caractérise la région, les étapes de voyages restent finalement les seuls lieux de convergence et des rencontres des voyageurs. Le voyage constitue par conséquent la principale ressource de ces localités à la fois carrefour entre les hommes et leurs sentiments. Ils attirent, se développent par le voyage et s'enrichissent par les représentations des voyageurs. Les gens pour différentes raisons s'y arrêtent pour faire le plein du véhicule, pour prier ou pour manger. La bouteille de *coca*, la noix de *cola* ou encore le verre de thé et finalement le lieu soi-même prendront un autre sens pour le voyageur épuisé par une mauvaise piste. Ce sont des lieux qui secrètent une certaine convivialité entre les voyageurs,

qui brisent cette ségrégation, cet écart matériel et idéal. L'évolution économique dans le bassin du Tchad pourra-t-elle en faire autant ? Cet écart à la fois dans les modalités matérielles et dans l'imaginaire entre le voyageur Africain et le touriste Occidental peut-il se réduire ?

La mutation économique actuelle du Tchad conduisant à une modernisation du transport peut-elle être une première réponse ? Les infrastructures désenclavent les régions mais surtout améliorent les conditions du voyage. Les agences de voyages de nouvelle génération se sont déjà inscrites dans cette perspective par la mise en circulation des véhicules adaptés au transport de passagers, les bus *coaster* et les autocars. D'abord sur les principaux axes de circulation puis progressivement sur les routes secondaires. Le modèle tchadien actuel va inéluctablement disparaître pour favoriser et faciliter une plus grande mobilité dans le bassin du Tchad. Les contraintes qui faisaient du voyage une aventure trop risquée peuvent s'estomper. L'intermédiation mal comprise par le voyageur occidental, l'inconfort dans des véhicules bourrés et le caractère aléatoire du voyage, en disparaissant, favoriseront la mobilité en général et le tourisme en particulier. La levée de ces contraintes peut rapprocher le simple voyageur et le touriste déjà par le partage d'un même véhicule plus confortable et plus sécurisé. Le voyage deviendrait ainsi une expérience commune.

Le besoin de loisir et de liberté que ressent une partie de la population va certainement augmenter. Le mode de voyage africain ne va-t-il pas s'occidentaliser notamment dans ses modalités matérielles par le biais d'une plus grande pratique de l'hébergement payant au détriment de l'hébergement « chez le parent » ? Cette évolution a certes déjà commencé au Cameroun où les arrivées dans les hôtels sont dominées par les Camerounais mais celles-ci sont enregistrées dans leur majorité dans les hébergements non classés offrant des prestations de moindre qualité. La rencontre entre le voyageur Africain et Européen ne pourra se concrétiser que lorsque les modes d'hébergements deviendront les mêmes. Et cela pourra être possible par la mise en place des normes. La (co)existence des structures de haut de gamme gérées par des chaînes hôtelières internationales qui offrent de prestations de très grandes qualités avec une tarification élevée car destinée à un tourisme d'affaires et d'hôtels de très basse gamme qui présentent très peu de choix aux voyageurs n'a fait que participer à creuser l'écart. Les gammes intermédiaires, même si elles correspondent à une réelle demande comme le montre la figure 35, sont inexistantes. Les interrogations mises en évidence par les internautes au sujet de l'hébergement au Cameroun portent sur leur accessibilité du point de vue budget de voyage et du respect des normes. Il y a un choix stratégique que les pouvoirs

publics auront à effectuer pour favoriser l'ouverture du pays au tourisme sans négliger la forme qu'il faut lui donner.

Quelle forme en effet donner au tourisme dans le bassin du Tchad ? La question vient à point nommé en l'absence d'une véritable politique de développement touristique au Tchad comme au Cameroun. Créer des enclaves touristiques à l'abri du « grillage des grands hôtels » comme c'est la règle à N'Djaména » ou favoriser la rencontre entre touristes et populations locales ? Les enclaves qui répondent aux préoccupations sécuritaires faites pour séparer les touristes des locaux vont toujours exister. Mais l'option d'un tourisme solidaire fondé sur des projets d'écotourisme pourrait créer des espaces touristiques ouverts à tous et concilier les visions environnementaliste et culturelles évoquées ci-dessus. C'est ce qui préfigure d'ailleurs dans les déclarations des deux Etats. Le Tchad en a fait une option dès 1998 et le Cameroun le considère comme un « produit phare » pour atteindre ses objectifs de développement touristique. Il s'agit maintenant de les concrétiser par des actions réfléchies et cohérentes. Ce choix devrait trouver son sens dans la satisfaction de la recherche de l'authenticité des Occidentaux, qui peut permettre une véritable rencontre avec les populations locales. Celles-ci ne viendront plus voir passer le touriste mais seront les acteurs de ce tourisme. Les deux gagneraient dans cet échange réciproque d'expériences. L'Occidental y trouvera une meilleure compréhension de la culture africaine. Les nombreuses contributions scientifiques publiées dans les *Cahiers d'Etudes africaines*, ont insisté sur cette rencontre des touristes avec l'Afrique à travers sa culture. RAOUT J., (2009, 189) dans son article sur le *jembé* en Guinée parle d'une « conversion » à l'africanité. CHABLOZ N. (2009, 391) en mettant en évidence l'initiation au *bwiti* soulignent que ce « qui semble caractéristique de cette pratique, c'est que les touristes ne s'inscrivent pas dans le registre de voir tel qu'il est habituellement mis en œuvre dans le tourisme mais dans une démarche participative ». Pour les populations locales, c'est d'abord le nouveau regard qu'ils porteront à leurs propres valeurs culturelles par leur mise en scène, mais également par l'appropriation d'une vision à la fois patrimoniale et paysagère de leur environnement. Un article inédit et anonyme sur l'appropriation du tourisme par les Touaregs du Niger parle même de l'émergence d'une « sous-culture » construite aux travers des contacts avec les touristes. C'est ce qui s'observe dans l'Extrême-Nord Cameroun à travers l'attitude des guides et le développement de l'artisanat. Par ce biais les richesses touristiques seront valorisées ainsi que les territoires qui les portent. Ceux-ci peuvent alors sortir de leur isolement à la fois géographique et médiatique.

Les difficultés d'accès dues à l'absence de voie de communication ont grandement contribué à isoler certaines régions et accentué le phénomène de l'insécurité. Comme l'a si bien souligné Mme Ruth Wittmer, à propos de la route d'Ati « c'est l'isolement de certaines régions qui crée l'insécurité ». Les coupeurs de routes et autres brigands investissent les vides ! qui paradoxalement, pour le bassin tchadien sont aussi des espaces disposant d'un potentiel touristique qui n'attend qu'à être valorisé. Combien y a-t-il d'aires protégées aujourd'hui abandonnées aux braconniers ? La synergie, produite par l'arrivée des touristes dans ces lieux et le nouvel intérêt des populations locales pour leur environnement, ne pourraient-ils pas sauver et sécuriser ces espaces ? Lesquels sur le plan médiatique sortiront également de leur isolement.

Les marges du tourisme, comme mis en évidence dans le chapitre 5, se caractérisent par un déficit d'image construite à la fois par la presse mais également par le témoignage des gens partageant leurs expériences personnelles à travers ce bouche à oreille qu'amplifient aujourd'hui internet et les réseaux sociaux. L'organisation des vols charters à Faya-Largeau en février et mars 2012 a été massivement partagée sur facebook par ceux qui y ont participé et l'on s'est aperçu que l'image de la région peut se trouver du jour au lendemain modifiée et ce positivement.

L'existence d'un potentiel touristique transfrontalier peut créer une synergie sous-régionale par la mise en place des projets communs permettant de mieux articulés les espaces (carte 17) les uns aux autres pour leur donner une meilleure visibilité. Cela ne découle que du bon sens que de vouloir mutualiser les moyens pour aménager et promouvoir ces espaces qui seront d'abord viables et attractives pour leurs propres populations en termes de développement socioéconomique. Les pays de la CEMAC ont affiché une certaine volonté dans ce sens en appuyant la mise en place de ces projets transfrontaliers. Mais cela tarde à se concrétiser. Pourtant cette synergie accélérera l'émergence d'un véritable tourisme sous-régional.

Les aspirations aux loisirs d'une classe moyenne en constitution grâce à un accroissement de leur revenu existent. Elles évolueront à terme vers une réelle consommation touristique. Les populations locales pourvu qu'elles soient sensibilisées sont prêtes à saisir les opportunités (au moins en matière de déplacement et d'hébergement) que leur offre le tourisme. Il existe un intérêt grandissant des touristes occidentaux par rapport au continent africain même si les chiffres de fréquentation sont encore modestes. Reste aux professionnels africains de proposer

des offres qui répondent au mieux à ces aspirations. Il s'agira pour ceux-ci d'une véritable reconversion car jusque là leur offre est orientée vers le touriste occidental. Les touristes nationaux seront doublement concernés et intéressés. D'abord, à travers la (ré)découverte de leur propre paysage et cultures qui n'auraient pas la même signification à leurs yeux, sans évoquer la fierté qu'ils pourront en tirer. Les Etats ne devront qu'accompagner ce processus qui a déjà commencé en mettant en place les facilités d'accès, notamment le transport qui impulsera cette consommation touristique nationale et sous-régionale. Faire du tourisme un outil de développement, impulser le tourisme sous-régional tout en encourageant le tourisme international tout cela semble aujourd'hui une question de volonté politique !

## BIBLIOGRAPHIE

- ABDELHAKIM M., (2002), « la métallurgie traditionnelle du fer au Guera : le cas de la sous-préfecture de Melfi », mémoire de maîtrise, université de N'Djaména, 84 P.
- ABE C., (2003), « Pratique et productivité de la criminalité transfrontalière en Afrique Centrale : l'exemple des *zargina* », <http://apad.revues.org/201>
- ABRIC J-C., (1997), *Pratiques sociales et représentations*, Vendôme, PUF
- ADIBORD M-Y., (2003), « Gestion de l'assainissement d'un géosystème urbain inondable : le cas de la ville de N'Djaména – Tchad », Thèse de doctorat. UAPV (France) 2003. 400 p.
- ADLER A., (2008), *la mort est le masque du roi. La royauté sacrée des Moundang du Tchad*, Condé-sur-Noireau, Harmattan, 434 p.
- ALESSANDRA J. et VILLECROIX P., (2012), Ennedi. La beauté du monde, Antony, la boîte à bulles.
- AMALOU P., (2001), *Tourisme, éthique et développement*, Paris, Harmattan, 303 p.
- AMIROU, R. (1992), *Imaginaire touristique et sociabilité de voyage*, Paris, PUF, 281 p.
- AMIROU, R. et BACHIMON, P. (2000), *le tourisme local. Une culture de l'exotisme*, Paris, Harmattan, 237 p.
- ANNUAIRE OFFICIEL DU TCHAD (1978), Secrétariat d'Etat à l'information et à l'orientation civique/Direction de l'Information, N'Djaména, 3e édition
- ARDITI C., (1993), « Commerce, Islam et Etat au Tchad (1900-1990) », in GREGOIRE E et LABAZEE P. (dir), *grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris Khartala
- ARDITI C., (2003), « le Tchad et le monde arabe : essai d'analyse des relations coloniales de la période précoloniale à aujourd'hui », in *Afrique contemporaine*, pp. 185-198.
- ASSANE SYLLA (1994), *la philosophie morale des wolof*, Université de Dakar CAD,
- BAILLOUD G., (1997), *Art rupestre en Ennedi*, Aurillac, SEPIA, P.154



- BAILLY A., (1986) « l'émergence du concept de marginalité ; sa pertinence géographique » in Vant André (Dir), *Marginalité sociale, marginalité spatiale*, Editions CNRS, Colloque, Université de Lyon, PP. 48-53
- BANGOURA, M-T., (2006), *Violences politiques et conflits en Afrique : Cas du Tchad*, Etudes africaines, Paris, Harmattan, 487 P.
- BANKOLE I., (1991), « les partenaires français du tourisme africain », mémoire de maîtrise, Paris I
- BANTES N. et REGINENSI C., (2008) « la marge dans la métropole de Rio de Janeiro : de l'expression du désordre à la mobilisation de ressource », *Autrepart*, n° 47, P. 149-168
- BARBAZA Y., (1992), « Le tourisme en Côte-d'Ivoire : Un choix politique et un impact limité », in Michaud JL. (dir) *tourisme chance pour l'économie, risque pour les sociétés ?*, Paris, PUF.
- BARETJE R., (1978), *Le tourisme en Afrique*, Aix en Provence, CHET.
- BATESTI V., (2009), « Tourisme d'oasis. Les mirages naturels et culturels d'une rencontre, tourisms, la quête de soi par la pratique des autres », *Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp. 551-581
- BAYART, S., (2003), *Voyager en toute sécurité. Vade-mecum de la sûreté du voyageur et de l'expatrié*, Paris, Harmattan.
- BCEOM, (1996) Etude du Centre d'Echanges Routier de N'DJAMENA- Faisabilité Economique et Financière, N'Djaména
- BECK U., (1986), *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Editions Aubier.
- BEGIN FAVRE J., (2008) « Insécurités. Une interprétation environnementale de la violence à l'Ouaddaï (Tchad oriental) », Thèse de doctorat de géographie, Université de Paris I- Panthéon- Sorbonne, P.435
- BEGOT M., (1988), « les logiques de déplacement en Martinique », in *Quels transports dans les petites îles des Caraïbes*, Paris, Kharthala, 332 p

BELORGEY, J-C., (2000), *Transfuges : voyages, ruptures et métamorphoses : Des occidentaux en quête d'autre monde*, Paris, éd. Autrement.

BENNAFLA K., (2000) « Tchad : l'appel des sirènes arabo-islamiques » in Autrepart n°16, IRD, Armand Colin, Bondy, pp. 67-86.

BENNAFLA, K., (2005) « L'instrumentalisation du pèlerinage à La Mecque à des fins commerciales : l'exemple du Tchad. », in Sylvia Chiffolleau et Anna Madœuf (dir.), *Les pèlerinages au Maghreb et au Moyen-Orient*, Damas, Presses de l'Ifpo (« Études contemporaines »), URL : <http://ifpo.revues.org/1200>

BERILENGAR A., (2009), *Proverbes Murum du Tchad*, N'Djaména, Edition Sao, 141 p.

BERRIANE M., (1999), « Tourisme national et loisirs au Maroc. Etude géographique », Thèse d'Etat, Université François Rabelais Tour

BERRIANE M., (1993), « le tourisme des nationaux au Maroc (une nouvelle approche du tourisme dans un pays en développement) », <http://www.persee.fr/web/revues/home>

BENSAAD A., (2002), « La grande migration africaine à travers le Sahara ». In: Méditerranée, Tome 99, 3-4-2002. *Le Sahara, cette «autre Méditerranée»* (Fernand Braudel). pp. 41-52.<http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/medit>

BETTAN J-C., (2004), « Prévention des risques du voyage en zone tropicale », Thèse de doctorat, Université Paul Sabatier, Toulouse.

BEYEM RONE, (2000), *Tchad, l'ambivalence culturelle et l'intégration nationale*, L'Harmattan, Paris, 434 p.

BICHARA IDRIS HAGGAR, (2003) *Tchad. Témoignage et combat politique d'un exilé*, L'Harmattan, Pour mieux connaître le Tchad, Paris, 515 p.

BINGONO-MEBA E-N., (2004), « Protection et valorisation économique de trois milieux fluvio-marins du centre du golfe de Guinée ; biodiversité et développement durable », thèse de doctorat, Montpellier, Université Paul Valérie.

BINOT-HERDER A. (2011), « l'appropriation des politiques de conservation de la faune d'Afrique sauvage d'Afrique », in Depraz S. (coord.) *Les territoires de nature protégée*, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2011-4, pp.418-443.

BLAIS H., (2005), « le rôle de l'académie des sciences dans les voyages d'exploration au XIX<sup>e</sup> siècle », <http://histoire-cnrs.revues.org/587>

BLAIS H., (2001) « Apprendre à dire l'espace » L'invention du triangle polynésien dans les récits de circumnavigation (1817-1845), Genèses, 2001/4 no 45, p. 91-113.

BLETON-BONNET I., (2007), le voyage en Patagonie revisitée

BORGEL C., PEROUSSE J-F., (2004), « la gare routière du “grand Istanbul” une étourdissante plaque-tournante », *Autrepart*, N° 40. P. 51-74

BOUADJIE K., (1995), « Tourisme et stratégies de développement touristiques : l'exemple du Cameroun et de quelques pays de l'Afrique centrale », Thèse de doctorat en géographie, Université d'Aix Marseille 1.

BODOUMI A-S. (2012), *Voyages et conversation en pays toubou*, Condé-Le-Noireau, Editions Sao/Harmattan, 121 p.

BOULAY S., (2009), « Culture nomade versus culture savante. Naissance et vicissitude d'un tourisme de désert en Adrar mauritanien », in *tourismes, la quête de soi par la pratique des autres*, *Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp.95-121

BOUQUET C., (1991), *Insulaires et riverains du lac Tchad*, l'Harmattan, T1, 402 p.

BOUQUET C., (1991), *Insulaires et riverains du lac Tchad*, l'Harmattan, T2, 457 p.

BOUQUET C., (1982). *Tchad, genèse d'un conflit*, L'Harmattan, Paris, 256 p.

BOURDETTE-DONON M., (2000), *Les enfants des brasiers ou les cris de la poésie tchadienne*, L'Harmattan, Paris, 189 p.

BOUTILLIER J-L., COPANS J., FIELOUX M. et al., (1978), *Le tourisme en Afrique de l'Ouest : Panacée ou nouvelle traite*, Paris, Maspero.

BOUVIER N., (2001), *l'usage du monde*, Payot, 348 p.

BOYER, F., (2003), « L'enfermement du voyage : construire des frontières pour passer la frontière », in les Cahiers d'Outre-mer, *Revue de géographie de Bordeaux*, n°222, pp 229-253.

BOYER M., (2000), *Histoire de l'invention du tourisme XVI-XIXe siècle*, Paris, Edition l'Aube.

BRACHET J., (2000), « Migrants, transporteurs et agents de l'Etat : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart*, n°36, P. 43-62

BREDELOUP S. et PLIEZ O., (2005), « migrations entre les deux rives du Sahara », in *Autrepart*, n°36. P.320

BREDELOUP S. (2008), « l'aventurier une figure de la migration africaine ». *Cahiers internationaux de sociologie*, CXXV (2), P.281-306

BRUNEL, S. (2003), *L'Afrique : un continent en réserve de développement*, Edition Bréal.

BRUNEL, S., (2005), « L'Afrique dans la mondialisation », *la documentation française*, n° 8048.

BUIJTENHUIJS R., (1978), *Le Frolinat et les révoltes populaires du Tchad, 1965-1976*, Mouton, The Hague, Paris, New York, 526 p.

BUIJTENHUIJS R., (1981), « Guerre de guérilla et révolution en Afrique noire : les leçons du Tchad » in *Politique Africaine* n°1, Karthala, Paris, janvier, pp. 23-33.

BUIJTENHUIJS R., (1987), *Le Frolinat et les guerres civiles du Tchad (1977-1984)*, KARTHALA-ASC, Paris, 480 p.

CARON-MALENFANT J., (2002), « L'instabilité politique nationale et ses impacts sur le tourisme », in *les cahiers Espaces*, n°73, p 9-16.

CARTER S., (1998), "Tourists'and travellers' social construction of Africa and Asia as risky locations", *Tourism Management*, Vol. 19, N°4, pp. 349-358

CAVLEK N., (2002), "Tour operator and destination safety", *Annals of Tourism Research*, vol 29, B°2, pp. 478-496

CAZES G., (1989), *Le tourisme international, mirage ou stratégie d'avenir ?* Paris, collection J. Bernard, Hatier.

CAZES G., (1992), *Tourisme et tiers monde, un bilan controversé*, Paris, Harmattan,

CAZES G. et COURADE G., (2004), « les masques du tourisme », *Revue du Tiers-Monde*, n°178, PUF

CHABLOZ et RAOUL J. (2009), « Corps et âmes. Conversions touristiques à l'africanité », in *tourismes, la quête de soi par la pratique des autres, Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp.7-26

CHAPELLE J., (1982), *Nomades noirs du Sahara. Les Toubous*, L'Harmattan, Paris, 462 p.

CHAPELLE J., (1986), *Le peuple tchadien, Ses racines, sa vie quotidienne et ses combats*, L'Harmattan, Paris, 304 p.

CHAZAUD P. (1993), « Risque touristique et management de la sécurité », in *les Cahiers Espaces*, N° 33

CHOPLIN A et LOMBARD J. (2010), « suivre la route ». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal, <http://echogeo.revues.org/12127>

CHRISTIN, R., (2005), *Anatomie de l'évasion : pour d'autres rapports au monde*, Paris, homnisphères,

CHRISTIN, R., (2000), *L'imaginaire voyageur ou l'expérience exotique*, Evreux, l'Harmattan, 238 p.

CISS et PRINCIPAUD J-P., (2002), « le tourisme international dans les Etats de l'Afrique guinéenne : états des lieux et perspectives », in *Regards sur l'Afrique, Historiens et Géographes* n° 379, IRD.

CLANET J-C. (1981), « l'émigration temporaire des Toubous du Kanem vers la Libye », *Cahiers géographiques de Rouen*, n°12, P.17-32

CLAEYSSSENS C., (2004), « Le pharmacien et la santé des voyageurs », thèse de doctorat, Université de Rouen

CLEMENTS M-A. et GEORGIOU A. (1998), « The impact of political instability on a fragile tourism product'' *Tourism Management*, Vol.19, N° .3, pp. 283-288

COLLOMBON, BARLET, S. et RIBRER D., (2004), *Tourisme solidaire et développement durable*, GRET

CORIN E., (1986), « centralité des marges et dynamiques des centres », *Anthologie et sociétés*, vol. 10, n°2, P.1-21, <http://id.erudit.org/iderudit/006346ar>

CORRADO F., (2004), « Vers un concept opératoire : la ressource territoriale », in *Montagnes Méditerranéennes*, n°20, pp 21-24

COUSIN S et REAU B., (2009), *Sociologie du tourisme*, Paris, la découverte, 107 p.

CROUTSHE J-J. et MICHEL R., (2005), « Risques et tourisme : vers un modèle causal d'évaluation de l'impact des risques sur le comportement des touristes », in *Téoros*, vol 24, N°1, pp.63-70

DAGOGNET F., (1996), « Qu'est ce qu'une route ? » *Les cahiers de médiologie*, n°2

DAGOU P. et al 2005, « la pêche dans les lacs Léré et Fitri : techniques de capture, conservation des produits et enjeux de protection », in RAIMOND C., LANGLOIS O. et GARINE E. (éds.), *Ressources vivrières et choix alimentaires dans le bassin du lac Tchad*, Paris, IRD, pp 87-112.

DECAUDAVEINE J., (2005), *Les tribulations d'un ingénieur au Tchad*, Paris, Harmattan,

DEHORNE O., (2004), « Tourisme international et risques terroristes. De nouveaux enjeux pour les pays du Sud », in « David G. (dir), *Espaces tropicaux et risques. Du local au global* » Orléans, IRD, pp 314-327

DEJACE P., (2002), *le Parc National de Zakouma*, Ministère de l'Environnement et de l'Eau, Commission Européenne, Presse de l'imprimerie Chauveheid, Stavelot.

DJONDANG E. (2005), *Au pays Mundang*, Condé-le-Noireau, Harmattan, 185 p.

DE KADT E., (1980), *Tourisme, passeport pour le développement ?* Paris, Banque mondiale et UNESCO, Economica

DENECE E. et MEYER, S., (2006), *Tourisme et terrorisme Des vacances de rêve aux voyages à risque*, Bruxelles, Ellipses

DIETER P-U., (2000), *The political economy of tourism development*, New-York, Cognizant communication Corp

DIENG, I-M. Et DUGNICOURT J., (1982), *Touristes-rois en Afrique*, Paris, ENDA, éditions Khartala

- DJOH DIANG I., (1982), « le tourisme cynégétique au Nord-Cameroun. Réalités et perspectives », mémoire de fin d'études, Ecole Nationale Supérieure Agronomique, Centre Universitaire de Dschang
- DUBRESSON A. et RAISON J-P., (2003), *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*, Paris, Armand Colin
- DUHAMEL P., GAY J-C et al. (2002), *Tourismes1. Lieux communs*, Paris, Belin
- DUHAMEL P. et SACAREAU I., (1998), *le tourisme dans le monde*, Paris, Armand Colin, P.223
- DULUCQ S. (2009), « Découvrir l'âme africaine ». Les temps obscurs du tourisme culturel en Afrique coloniale française (années 1920-années 1950), in *tourismes, la quête de soi par la pratiques des autres, Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp.27-48
- EVARD O., (2006), « l'exotique et le domestique. Tourisme national dans les pays du Sud : réflexions depuis la Thaïlande », *Autrepart*, N°40, P.151-167
- FRERE M., (2005), *Afrique centrale-médias et conflit, vecteurs de guerre ou acteurs de paix*, Paris, Institut Panos et GRIP
- FOUREAU F. (1990), d'Alger au Congo par le Tchad, Paris, Harmattan, 829 p.
- FREROT A-M., (dir) (2004), *l'Afrique en questions*, Bruxelles, Ellipses, 252 p.
- FROUPON C. (1994), *la route « réalité et représentation dans l'œuvre de Wole Soyinka*
- FUCHS P., (2006), *les contes oubliés des Hadjeray du Tchad*, Condé-Sur-Noireau, Harmattan, P. 303
- GALI NGOTHE GATTA, (1985) *Tchad, Guerre civile et désagrégation de l'Etat*, Présence africaine, Paris, 217 p.
- GALLAIS, J., (1994), *les tropiques, terres de risques et de violences*, Paris, A. Colin, 272 P.
- GALVANI, A., (1991), « le tourisme au Cameroun. Aspects quantitatifs », colloque de l'Union Géographique internationale, Commission de géographie, des loisirs et de la récréation

- GARNIER E., (2004), « Une contribution à l'approche du territoire et ressource territoriale : cas du marqueur territorial, notamment pour les populations déterritorialisées », in *Montagnes Méditerranéennes*, n° 20, pp 25-33
- GAY J-C. (2009), « Continuité », in Levy J et Lussault M. (dir), Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Saint-Just-la-Pendue, Belin
- GILBERT, D., (dir) (2004), « Espaces tropicaux et risques : Du local au global », actes des 10e journée de géographie tropicale, Presse Universitaire d'Orléans, IRD
- GODARD X., (2002), *les transports et la ville en Afrique du Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Khartala
- GONDEU L., (2005), « le tourisme au Tchad : entre potentialités avérées et manque de vision politique », in Enjeux, N° 25, [www.fpae.net/enjeux](http://www.fpae.net/enjeux)
- GONDEU L., (2011), *l'émergence des organisations islamiques au Tchad*, Paris, l'Harmattan, éditions Sao, 171 p.
- GONNE B. (2008), « les migrations saisonnières transfrontalières de la main d'œuvre agricole tchadienne à l'extrême Nord Cameroun », INRA/SFER/CIRAD
- GORGUI C. et PRINCIPAUD J-P. (2002), « le tourisme international dans les Etats de l'Afrique guinéenne : états des lieux et perspectives », in Regards sur l'Afrique, *Historiens et Géographes* n° 379, IRD,
- Groupement Egis BCEOM *International-Louis Berger (2011)*, « Appui à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle des transports du Tchad », Ministère des transports.
- GUIDE PRATIQUE DU VOYAGEUR (2007), *le Cameroun*, les éditions Wala, 345 p.
- GUIDE TOURISTIQUE (2005), *Le Nord-Cameroun*, Les éditions Wala, 192 p.
- GUIDE TOURISTIQUE (2004) *Cameroun*, Douala, Les éditions Wala, 171 p.
- GUMUCHIAN H et PECQUER B. (dir) (2007), *la ressource territoriale*, Paris, Economica Anthropos, P. 252
- GUILLARD O. (2005), *Le risque voyage*, Paris, Harmattan, 155 p.
- HAGGAR A-A. (2002), *Le prix du rêve*, Centre Al-Mouna, N'Djamena, 270 p.



- HAGGAR A-A. (1999), *Le mendiant de l'espoir*, Centre Al-Mouna, N'Djamena, 277 p.
- HAZERMAN Y. (1992), « routes et routiers du Sénégal, les sources de l'histoire des transports », in d'Almeida-Topor H., Chanson-Jabeur CH. et Lakhroum M., les transports en Afrique XIX –XX siècles, Paris, l'Harmattan, P. 210-221
- HUGON P. (2009), *Géopolitique de l'Afrique*, Paris, Armand Colin, 2e édition, P. 280
- HSU T-H et LIN L-Z (2005), “using fuzzy set theoretic techniques to analyze travel risk : an empirical study”, *Tourism Management*, n° 27, pp.968-981
- INSEED (2006), Tchad, profil de pauvreté, deuxième enquête sur la consommation et le Secteur Informel-ECOSIT 2, Ministère des Finances, de l'Economie et du Plan
- IYFBI-MANDJEK O.(1993), « Les migrations saisonnières chez les Mafas, montagnards du Nord-Cameroun : une solution au surpeuplement et un frein au l'émigration définitive », *Cahiers Sciences Humaines*, 29 (2-3) P. 419~44 1
- JACQUELARD C. (2005), « un homme, une voie : Andrés de Urdaneta et l'émergence du pacifique espagnol. (1520-1565) », in Martinet MM. Conte F. (dir.), *le chemin, la route, la voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Bonchamp-Lès-Laval, PUPS
- KAOSA-ARD M., BEZIE D., et WHITE S., (2001), “domestic tourism in Thailand : supply and demand” in K.B. Ghimire (ed), *the native tourist mass tourism within developing countries*, London, Earthscan, P.109-141
- KASSI I. (2007), « Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan », thèse de doctorat de géographie, Université de Bordeaux 3 Michel de Montaigne et Université d'Abidjan-Cocody, P.311
- KASSOUMBA CAMARA D. (2006), *Pour un tourisme guinéen de développement*, Paris, Harmattan, 275 p.
- KHAYAR I-H. (1984), *Tchad. Regards sur les élites ouaddaïennes*, Paris, CNRS, 231 p
- KHIDIR Z-F. (1989), *loin de moi-même*, Paris, l'Harmattan
- KIBICHO W. (2008), *Tourisme en pays Maasäi (Kenya) : de la destruction sociale au développement durable*, 1livre.com, Harmattan, 264 p.

KOLH I., (2007), «Going “Off road”:With Toyota, Chech and E-Guitar through a Saharian Borderland » in Hahn H-P et Klute G (ed.), *cultures of migration*, <http://www.kolhspross.org>

KRIPPENDORF J., (1987), *Les vacances et après ? pour une nouvelle compréhension des loisirs et des voyages*, Paris, Harmattan

KAOSA-ARD M. BEZIE D. WHITE S. (2001), “domestic tourism in Thailand : supply and demand” in K.B. Ghimire (ed), *the native tourist mass tourism within developing countries*, London, Earthscan, P.109-141

LALOU R. et PICE V., (1994), « Migration et sida en Afrique de l’Ouest. Etat de connaissance », les dossiers du CEPED n°28, Paris, P.58

LAMY-GINER M-A. et GUEBOURG J-L., (2005), « le tourisme international en Afrique du Sud », <http://www.cybergeoeu/index2954.html>

LANGLOIS O., (2006), « le patrimoine culturel », in Tchad, Paris, les Editions J.A.

LAPOMPE-PAIROUNE L., (2008), « Tourisme de masse et tourisme alternatif. Une approche du tourisme par les pratiques. L’exemple de la randonnée au Languedoc-Roussillon », thèse Université Nice-Antipolis, 361 p.

LASSAILLY-JACOB, MARCHAL J-Y et QUESNEL A., (1999), *Déplacés et réfugiés. La mobilité sous contrainte*, Paris, IRD, 500 p.

LE BRETON D., (1993), *Passions du risque*, Paris, Métailié

LE BRETON D., (1991), « Prise de risque et aventure », in *Cahiers Espaces*, N° 33, pp 12-17

LE CORNEC J., (2007), *les milles et un Tchad*, Paris, Harmattan, 609 p.

LEDUC C., SALIFOU O. et LEBLANC M., (1998), « Evolution des ressources en eau dans le département de Diffa (bassin du lac Tchad, Sud-est nigérien) », <http://www.book.google.fr/>

LEPP A., (2007), « Residents’ attitudes towards tourism in Bigodi village, Uganda », *Tourism Management*, 28, 876-885

LEPP A. et GIBSON H., (2003), “tourists roles, perceived risk an international tourism”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 30, N°3, pp. 606-624

LE ROUVREUR (1989), *Sahéliens et Sahariens du Tchad*, Paris, l'Harmattan

LIBAERT T., (2002), « Crise et tourisme. Dix recommandations pour maîtriser sa communication », in *Cahiers Espaces*, n° 73, p. 162-167

LOMBARD, J., (2005), « Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal : au risque du transport ? » *Les Cahiers d'Outre-mer*, Presse Universitaire de Bordeaux

LOMBARD J, SAKHO P., BRUEZ F. et BAILLON A. (2004) « les rues de Dakar : espaces de négation des transports collectifs », *Autrepart*, N°32, P. 115-134

LOMBARD J. et STECK B., (2004), « quand le transport est d'abord un lieu », *Autrepart*, N°32, P. 3-19

LOPEZ-PALAEZ J. et GONZALES L-F., (2008), « Marginalité et inclusion urbaine à Medellin (Colombie), un regard historique à partir des instruments de planification », *Autrepart*, N° 47, P.187-207

LOZATO-GIOTART J-P. (2003), *Géographie du tourisme. De l'espace consommé à l'espace maîtrisé*, Baume-les-Dames, Pearson Education France

LUCCHESI J., (2009), « Pourquoi voyage-t-on ? Les aspirations paradoxales du touriste », *revue Espaces*, n°270

LUSSAULT M. (2007), *l'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Editions du Seuil, 361P.

LUXEREAU A. (2005), « les produits de terroir au Niger », in Raimond C, Garine E et Langlois O., (dir) *les ressources vivrières et choix alimentaire dans le bassin du lac Tchad*, IRD, pp. 263-285, Paris

MAHALIA L., (2009), « Les scènes de danse. Entre espace touristique et politique chez les peuls woDaabe du Niger », in *tourismes, la quête de soi par la pratique des autres*, *Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp.309-335

MAGRIN G., (2001), *Le Sud du Tchad en mutation : des champs de coton aux sirènes de l'or noir*, Montpellier CIRAD, 470 P.

MAGRIN G. et GEER V-V., (2005), « greffe pétrolière et dynamiques territoriales : l'exemple de l'on-shore tchadien », <http://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2005-4-page-87.htm>

MAFFESOLI M., (2003), *le voyage ou la conquête du monde*, Lassay-les-Châteaux, Editions Drevy, 74 p.

MAIDADI S., (2002), « G comme gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbaine en ville », in Godard X. (ed), *les transports et la ville en Afrique du Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Khartala

MARIDORT-DUHAYER E (1991), « Pathologie et géographie et en Afrique tropicale : risques pour le voyageur », thèse de doctorat, Université de Rouen

MARTHA HON., (1999), *Ecotourism and sustainable development: Who owns paradise?* Washington D.C, Island Press

MERLE A., (2005), « Périple dans le levant aux 16<sup>e</sup> -17<sup>e</sup> siècles : transcription de l'espace et recomposition des lieux », in Martinet MM. Conte F. (dir.), *le chemin, la route, la voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Bonchamp-Lès-Laval, PUPS, p. 307-318

MICHEL, F., (2003), *L'autre sens du voyage : manifeste pour un nouveau départ*, Paris, Homnisphères.

MICHEL, F., (2004), *Désirs d'ailleurs : essai d'anthropologie des voyages*, Québec, Presse de l'Université de Laval

MIMOUN, H., (2003), *le tourisme international vu du sud*, Québec, Presse de l'Université de Laval,

MIMOUN, H., (2004), « Risque politique et tourisme au Maghreb. Rivalités idéologiques et difficultés économiques », in *Téoros*, vol 23, n°1, pp 37

MINKO MVE B. et NGOKHE S., (2007), *tourisme au Gabon*, Condé-Sur-Noireau, Harmattan, 155 p.

MIOSSEC J-M., (1975), *l'espace touristique africain*, CHET, Aix en Provence

- MOLINER P., RATEAU P. et COHEN-SCARI V. (2002), *Les représentations sociales. Pratique des études de terrain*, Bonchamp-Les-Laval, PUR
- MORELLE M., (Coord.) (2006), « Marges au cœur de la ville », revue Tiers-monde, n° 185, Paris, Armand Colin, 210 P.
- MULLER J-C., (2006), « mobilité, identité et citoyenneté chez les DII de l'Adamaoua (Nord-Cameroun) », *cahiers d'Etudes africaines*, XLVI (2), 182 :pp.347-361
- NEDELEC C., (2003), « Recommandations sanitaires pour le voyageur », thèse de doctorat, Toulouse, Université Paul Sabatier.
- NGUESSAN ALOKO J., (1989), « Transports, communications et organisation de l'espace en Côte- d'Ivoire », Abidjan, Institut de géographie tropicale, université Nationale de Côte-d'Ivoire
- NG SI, LEE J-A et SOUTAR G-N. (2007), "tourists' intention to visit a country : the impact of cultural distance", *Tourism Management*, Vol 28, pp, 1497-1506
- NGOKHE S., (dir), (2006), *La psychologie du tourisme*, Paris, Harmattan, 143 p.
- NINOT O., (2003), « Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal », thèse de géographie, Université de Rouen (France), 460 p.
- NOGUEIRA P., (2005), « Vers Compostelle : le chemin de la Corogne », in Martinet MM. Conte F. (dir.), *le chemin, la route, la voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Bonchamp-Lès-Laval, PUPS, pp.261-271
- OMOTAYO BROWN D., (1998), "In search of an appropriate form of tourism for Africa: lessons from the past and suggestions for the future", *Tourism Management*, vol. 19, N°3, pp, 237-245
- ONOMO ETEBA R-B., (2009), *Le tourisme culturel au Cameroun*, Paris, Harmattan, 123 p.
- ORGANISATION DES JEUNES POUR L'ENETENTE ET LA SOLIDARITE (2001), *Autour du feu. Recueil de contes*, N'Djaména, CEFOD-EDITIONS

OREJA-RODRIGUEZ J-R. et YANES-ESTEVEZ (2007) “perceived environmental uncertainty in tourism : A new approach using the rasch model”, *Tourism Management*, n° 28 pp. 1450-1463

PAUGAM S., (1996), « Déclassement, marginalité et résistance au stigmatisme en milieu rural breton », *Anthropologie et Sociétés*, vol 10, n°2 : 23-36 <http://id.erudit.org/iderudit/006347ar>

PEATTIE S, CLARKE P et PEATTIE K. (2005), “risk and responsibility in tourism: promoting sun-safety”, *Tourism Management*, n° 26, pp.399-408

PLIEZ O., (2005), *les cites du désert. Des villes sahariennes aux saharatowns*, IRD/PUM, 161 p.

POIRIER RA. (1997), “political risk analysis and tourism”, *Annals of Tourism Research*, Vol.24, N°3, pp.675-686

POMMEROL P-J. (1991), *Da hayyin. Méthode d'arabe véhiculaire parlé au Tchad*, TV, CEFOD, 201 p ;

POUYAUD B. et COLOMBANI J., (1989), « les variations extrême au lac Tchad : l'assèchement est-il possible », <http://www.persee.fr/web/revues/home/prescri>

PY P., (2004), « la sécurité et le tourisme », in Splinder J. (dir) *le tourisme au XIXe siècle*, Paris, Harmattan.

QUASHIE H., (2009), « Désillusions et stigmates de l'exotisme. Quotidiens d'immersion culturelle et touristique au Sénégal », in *tourismes, la quête de soi par la pratique des autres*, *Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp. 525-549

RAOUT J., (2009), « Au rythme du tourisme. Le monde transnational de la percussion guinéenne », in *tourismes, la quête de soi par la pratique des autres*, *Cahiers d'Etudes Africaines*, XLIX (1-2), 193-194, pp.175-201

RAUCH A., (ed), (2002), « touriste, autochtone, qui est l'étranger ? », n° spécial, *Ethnologie française*, P.32, N°3

RETAILLE D., (2008), « le modèle saharien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale », *Autrepart*, N°47

RETAILLE D., (2008), « De la justice spatiale à l'espace mobile », Institut de géographie de Reims

RICHTER L-K., (1992), « political instability and tourism in the Third World » in David Ed Harrison, *Tourism and the Less Developed Countries*. Willey.

ROLLEY S. (2010), Retour du Tchad. Carnet d'une correspondante, Arles, Acte Sud, 173 p.

ROULET P-A. (2004), « Chasseur blanc, cœur noir », la chasse sportive en Afrique noire. Une analyse de son rôle dans la conservation de la faune sauvage et du développement rural à travers les programmes de gestions de la chasse communautaire », thèse de géographie, université d'Orléans, 566 p.

ROSS M-H, KIELKOWSKI D. et al., (2008), "Travelling for work: seeking advice South Africa", *Travel Medecine and Infectious Disease*

SACAREAU I. et DUHAMEL P., (1998), *le tourisme dans le monde*, Paris, Armand Colin 223 p.

SACAREAU I., (2000), « Mise en tourisme et dynamique spatiale au Népal », Mappemonde, n° 58, PP. 12-21

SAMNA SOUMANA R. (2010), « stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : Cas du Niger », thèse de sciences économique, mention transport, université Lumière Lyon 2, 296 p.

SEIGNOBOS C., (2005), « de l'objet culturel au produit d'artisanat, de l'influence du tourisme, Nord(Cameroun) », in *Enjeux*, N° 25,

SCHNEIDER J. (1995), Au Tibesti, Condé-sur-Noireau, SEPIA, 95 p.

SIVIGNON M., (2007), « l'expérience du voyage et son récit, à propos de l'usage du monde de Nicolas Bouvier », *BAGF-Géographies*, pp. 250-260

SONMËZ S-F. et GRAEFE A-R., (1998), "Influence of terrorism risk on foreign tourism decisions", *Annals of Tourism Research*, Vol.25, N°1, pp. 112-144

SOYINKA W., (1988), *la route*, Paris, Hatier, 100 p

STECK J-F., (2007), « la rue africaine, territoire de l'informel ? »  
[http://www.cairn.info/article.php?ID\\_REVUE=FLUX&ID\\_NUMPUBLIE=FLUX\\_066&ID\\_ARTICLE=FLUX\\_066\\_0073](http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=FLUX&ID_NUMPUBLIE=FLUX_066&ID_ARTICLE=FLUX_066_0073)

STECK J-F., (2004), « Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamassoukro », *Autrepart*, IRD, pp : 36-40

TEYE V-B, (1988), "Coups d'état and african tourism: A study of Ghana", *Annals of Tourism research*, vol.15, pp.329-356

TEYE V-B., (1986), "Liberation wars and tourism development in Africa. The case of Zambia", *Annals of Tourism Research*, Vol.13, pp.589-608

TCHENZETE M., (2005), « la politique camerounaise en matière de tourisme à l'aune du « tout tourisme » international, *enjeux*, n° 25,

TILHO J., (2007), « variations et disparition possible du Tchad ». <http://www.persee.fr/web/revues/home>

TOOVEY S., (2006), "travelling to Africa: health risks reviewed", *Travel Medicine and Infectious Disease*, Vol.4, pp. 147-158

TUBIANA M-J. et TUBIANA J., (2011), *Contes Zaghawa du Tchad*, T1, 1livre.com, Harmattan,

TUBIANA M-J. et TUBIANA J., (2011), *Contes Zaghawa du Tchad*, T2, 1livre.com, Harmattan, 122 p.

ULRICH J., (2005), *sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie*, Liège, Armand Colin, 253 p.

VILLECROIX P, BACHIMON P. BONFILS P. (2012), *Tchad*, éditions FVW,

VIVIEN A., (2006), *N'Djaména, naguère fort-Lamy*, Saint-Maur-des-Fossés, Sepia, 236 p.

YAMBENE H., (2006), « Du bassin du lac Tchad vers l'Afrique du Nord. Acteurs, itinéraires et configurations territoriales d'un système migratoire », *Revue Internationale des Sciences Humaines et Sociales* N°1, vol1, pp.99-112

ZINGA V-S., (2006), « L'alternative tchadienne à l'offre camerounaise d'octroi du Baccalauréat. Un regard de journaliste », *Enjeux*, N°27



## ACRONYMES

<b>AQMI</b>	Al Qaïda au Maghreb Islamique.
<b>ATAT</b>	Agence de transports aériens et terrestres
<b>ATGR</b>	Association des techniciens de la gare routière
<b>BCEOM</b>	Bureau de Conseils et d'Etudes d'Outre Mer
<b>BTP</b>	Bâtiments et travaux publics
<b>CAMAIR</b>	Cameroun Airlines
<b>CBLT</b>	Commission du Bassin du Lac Tchad
<b>CELIAF</b>	Cellule de liaison des Associations féminines
<b>CEMAC</b>	Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale
<b>CER</b>	Centre d'Echange Routier
<b>CGCE</b>	Comité de Gestion de la Chasse et de l'Ecotourisme
<b>CNAR</b>	Centre national d'Appui à la Recherche
<b>CURESS</b>	Conservation et Utilisation Rationnelle des Ecosystème Soudano-Sahéliens
<b>DED</b>	
<b>ECRB</b>	Entreprise de Construction et de Réhabilitation des Bâtiments
<b>ELF</b>	Espace Lacustre de Fianga
<b>ENAHT</b>	Ecole Nationale de l'Hôtellerie et de Tourisme
<b>ESTHOC</b>	Ecole Supérieure de Tourisme, Hôtellerie et Commerce
<b>F CFA</b>	Franc de la Communauté Financière Africaine
<b>FEM</b>	Fonds pour l'Environnement Mondial
<b>GTZ</b>	Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
<b>ILOD</b>	Instance locale d'Orientation et de Décision
<b>IUCN</b>	Union Internationale pour la Conservation de la Nature
<b>MAT</b>	Ministère de l'Administration du Territoire
<b>MDT</b>	Ministère de Développement Touristique
<b>MDTA</b>	Ministère de Développement Touristique et de l'Artisanat
<b>MEE</b>	Ministère de l'Environnement et de l'Eau
<b>ONG</b>	Organisation Non Gouvernementale
<b>OMT</b>	Organisation Mondiale du Tourisme
<b>OTT</b>	Office Tchadien du Tourisme
<b>PNM</b>	Parc National de Manda
<b>PNSO</b>	Parc National de Sena Oura
<b>PNZ</b>	Parc National de Zakouma
<b>PRODALKA</b>	Programme de Développement rural Décentralisé du Mayo Dallah, du Lac Léré et de la Kabia
<b>RCA</b>	République Centrafricaine
<b>RFBL</b>	Réserve de Faune de Binder-Léré
<b>RFBS</b>	Reserve de faune du Barh Salamat
<b>SECADEV</b>	Secours Catholique pour le Développement
<b>SOGECT</b>	Société Générale de Construction au Tchad
<b>STEP</b>	Sustainable tourism - Eliminating of poverty
<b>SVS</b>	Société de Voyages Sahariens
<b>UNESCO</b>	United Nation for Education, Science, Culture Organisation
<b>UTA</b>	Union de Transporteurs Aériens
<b>ZAPIC</b>	Zone Agro-pastorale à Intérêt Cynégétique

# LEXIQUE

**Alimentation** : Terme utilisé au Tchad pour désigner une sorte d'épicerie proposant des produits manufacturés de consommation courante notamment des boissons sucrées en bouteilles.

**Attali** : terme en arabe dialectal pour désigner les manutentionnaires qui travaillent dans les gares routières et dans les marchés. Ce sont les porte-faix.

**Bass** : Le mot bus prononcé en anglais.

**Clando ou Clandomen** : Appellation du moto-taxi.

**Chargement** : Formule de transport que proposent les taximen pour transporter les bagages volumineux.

**Course** : Formule de transport en taxi consistant à transporter le passager d'un lieu à un autre. Le tarif de la course peut varier de 1500 à 3000 FCFA.

**Daraba leyin** : Ragout de viande mélangé au gombo frais.

**Derbal file** : Terme en arabe dialectale qui signifie littéralement le chemin de l'éléphant.

**Djin** : Appellation des génies en arabe.

**Fathia** : Rituel religieux consacrant l'union d'un couple.

**Ferrick** : Un hameau nomade.

**Fourach** : Couchage généralement utilisé pour le voyage.

**Galaxy** : Véhicule Toyota modèle hard-up 4x4pouvant transporté une dizaine de personnes.

**Goudron** : Terme utilisé pour désigner la route bitumée.

**Guelta** : Cours d'eau temporaire dans le désert.

**Haram** : Dans la religion musulmane, ce terme désigne ce qui est illicite.

**Kabab, nachif, komounia** : Différentes sortes de ragouts vendus dans les restaurants tchadiens.

**Komissandji** : Ce terme d'origine française vient de commis de charge.

**Loungou** : Ruelle étroite qu'on retrouve dans les anciens quartiers des villes africaines.

**Margaï** : Divinité en pays Hadjeraï et Bilala au Tchad. La Margaï des premiers est liée à la montagne ; tandis que pour les seconds, elle s'apparente aux eaux du lac Fitri.

**Massarif** : Terme d'origine arabe qui signifie l'argent destiné à la ration alimentaire plutôt quotidienne. Les activités de la plus grande partie de la population se résument par l'acquisition du « massarif ».

**Médide** : Bouillie fabriquée à base de mil et mélangée à du lait caillé

**Mosso** : Terme en Sara qui signifie littéralement « tombé » qui désigne les commerçants.

**Noumna fi dérib** : Terme en Arabe dialectal qui signifie « dormir sur la route ».

**Oudour** : Terme en arabe dialectale signifiant cérémonie, mais aussi l'obligation morale d'y assister.

**Qat qat sakit** : Expression en arabe dialectale signifiant simple paperasse en opposition à l'argent.

**Sadakha** : Terme en arabe dialectale qui signifie aumône.

**Ta wal** : Terme en Sara signifiant littéralement « la bouche de la brousse ». C'est le premier abord de la brousse.

**Tô rob de** : Terme en Sara qui signifie « dormir sur la route ».

**Wara bet** : Terme en Arabe dialectal désignant l'arrière cour où sont généralement aménagées les toilettes.

**Yondo** : Rite initiatique en milieu Sara permettant le passage des enfants à la vie d'adulte.

**Za sooh** : Le nom en Moundang donné aux chutes Gauthiot dans le Mayo-Kebbi Ouest.

**Ziguegué** : Terme en arabe dialectale signifiant cadeau et souvenir.

## **ANNEXES**

## ANNEXES 1

### Questionnaire aux voyageurs

#### Questionnaire

Ce questionnaire s'effectue dans le cadre d'un projet de recherche entre l'Université de N'Djaména et celle de Grenoble (France), portant sur le voyage et les voyageurs dans le bassin du lac Tchad (Cameroun, Niger et Tchad). L'objectif est d'étudier les modalités du voyage, de comprendre les choix des voyageurs et de les catégoriser. Compte tenu de l'importance de ce projet, nous vous remercions d'avance pour votre collaboration en acceptant de répondre à ce questionnaire.

Lieu de déroulement de l'enquête : ..... Ngueli .....  
Ville : ..... N'djaména (frontière) .....  
Nom et prénom de l'enquêteur : ..... Haimathy NABOU .....

#### 1. Type de résidence et renseignements sur l'enquête

Êtes-vous résident de l'un de ces deux pays ?

- Cameroun ☐

- Tchad ☒

Non résident ? ☐

Voyagez-vous souvent ? Oui ☒ Non ☐

Si oui, dites en moyenne combien de fois par an ? ..... 2 / ans .....

Vous voyagez à l'intérieur de votre pays ? ☒

A l'extérieur de votre pays ? ☐

Age ..... 33 .....

Sexe ..... Masculin .....

Profession ..... Agent de Sécurité .....

#### 2. Les motivations du voyage

D'où venez-vous ? ..... Togo .....

Continuerez-vous votre voyage ? Oui ☐ Non ☒

Si oui, quelle est votre destination ? .....

Quelle est la ou les raison(s) de ce déplacement ? ..... visite .....

#### 3. les dépenses liées au voyage

Combien vous a coûté ce voyage ? ..... 4.000.000 ..... FCFA

Quelles sont les dépenses effectuées jusqu'à ce moment ?

- Frais de transport ..... 80.000 ..... FCFA

- Nourriture ..... 50.000 ..... FCFA

- Hébergement ..... 60.000 ..... FCFA

- Cadeaux à la famille ..... 50.000 ..... FCFA

- Différentes barrières ..... 50.000 ..... FCFA

## 5. Modes de transport

Vous avez voyagé à bord de quel type de véhicule ? Car Bus Hiaco  
Qu'est ce qui explique ce choix ? Confort

Ce choix s'explique t-il par une des raisons suivantes :

Sécurité ☐ Confort ☒ Rapidité ☒

Découverte ☐ Auto-stop ☐ C'est moins cher ☒

Possibilité de transporter tout son bagage ☒

A propos de bagage, qu'est ce que vous transportez généralement

Pouvez-vous en citer le contenu ? Sacs de voyage, appareils électroniques, CD et les cassettes

Qu'est ce que vous feriez de ce bagage ?

Propre approvisionnement ☒ Pourquoi faire des provisions ? les restes pour les affaires

Cadeaux à la famille ou aux amis ☒ laquelle ou lesquels ? les chaussures, les habits

Commissions ☒ A qui ? aux Parents des étudiants  
Autres (précisez) ☐

## 6. Voyage et représentations

Au cours de ce voyage, avez-vous dormi en route ? Oui ☒ Non ☐

Si oui, où avez vous dormi ?

- dans un hébergement payant ? ☒ Pourquoi ? Parce que je ne suis pas chez moi, je ne me commande

- Près du véhicule ? ☐ Pourquoi ?

- Dans le véhicule ? ☐ Pourquoi ?

- Autres (précisez) ☐ Pourquoi ?

Quand vous voyagez à quel moment ou niveau vous vous sentez proche de votre destination ? Kousséri

Donnez-en les raisons. Kousséri est la frontière du Tchad



- Autres dépenses (précisez : liste et montant) ... *Chaque semaine (80000)*  
*habilles (60000) Casquette (50000) C.D*  
*(60000)*

Quelles sont les dépenses que vous avez prévues pour votre séjour ?

Hébergement.....FCFA

Nourriture.....FCFA

Autres (précisez : liste et montant).....

Maintenant que vous êtes arrivés à destination, où allez-vous séjourner ?

- Dans un hébergement payant ?

- Chez des parents ?

- Chez des amis ?

- Autres (précisez)..... *chez Parent*

#### 4. L'expérience du voyage

Combien de temps à durée votre voyage (en heure ou en jour)..... *4 jours*

Pouvez-vous nous décrire votre itinéraire..... *Togo passant par Bénin*

*Nigeria, Cameroun et Tchad*

Qu'est ce qui vous a marqué durant votre voyage ?

*Je suis marquée durant cette voyage par*  
*la fuite qui a eu lieu coup d'arrêt à Coton*  
*par la police*

Avez-vous effectué des arrêts au cours de votre voyage ? Oui ☒ Non ☐

Si oui, dites nous combien d'arrêts avez-vous effectué ?..... *Plusieurs fois*

Pourriez-vous citer les lieux où vous vous êtes arrêtés

a)..... *Bénin Togo*..... le motif ?..... *formalité*

b)..... *Bénin*..... le motif ?..... *formalité*

c)..... *Nigeria*..... le motif ?..... *formalité*

d)..... *Cameroun*..... le motif ?..... *formalité*

e)..... *Tchad*..... le motif ?..... *formalité*

f)..... le motif ?.....

Comment trouvez-vous ces arrêts ?

- Relaxant ? ☐ Dites pourquoi ?.....

- Fatigant ? ☒ Dites, pourquoi ?..... *il y a eu beaucoup*  
*par pour des formalités*

- Autres (précisez).....

Que représente pour vous le goudron ? *Le goudron c'est une route  
aménagée et facilite la transaction.*

Et que représentent pour vous les routes en terre ? *Les routes en terre  
ne facilitent pas le trafic, provoquent les  
accidents.*

Que représente pour vous les barrières ? *Les barrières limitent les  
vitesses des véhicules, permettent le contrôle des  
policiers.*

Aimez-vous le voyage ? Oui ☒ Non ☐  
Si oui, dites pourquoi *Le voyage permet la découverte  
des paysages, la découverte culturelle.*

Si non, donnez les raisons.

Merci pour votre collaboration !!!



## **Annexe 1bis**

### **Grille d'entretien expatrié**

1. Temps mis au Tchad.
2. Déplacement à l'intérieur du Tchad et au Cameroun.
3. Les motifs des déplacements (service ou loisir ?)
4. Les régions du Tchad et du Cameroun visitées.
5. Les pratiques du loisir en famille ou avec les amis
6. Pendant ces différents voyages à travers la sous-région, y a t-il des lieux où vous avez l'habitude de vous arrêtez
7. En dehors des régions visitées, souhaiteriez-vous en visiter d'autres
8. Images de la région avant arrivée et maintenant

Possible, demander un fichier photo

## ANNEXES 2

### Le compendium dressé par le Ministère du Développement Touristique

#### TCHAD

Indicateurs de base	Unités	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>TOURISME RÉCÉPTEUR</b>							
<b>Arrivées</b>							
1.1 Visiteurs	('000)	101	106	59	46 008	59 408	60 572
1.2 Touristes (visiteurs qui passent la nuit)	('000)	21	26	29	15 863	24 794	20 832
1.3 Visiteurs de la journée (excursionnistes)	('000)	80	80	30	30 145	34 614	39 740
1.4 Passagers en croisière	('000)	..	..	..	..	..	..
<b>Arrivées par région</b>							
2.1 Afrique	('000)	5	6	7	4 226	6 365	5 933
2.2 Amériques	('000)	4	6	6	2 316	5 002	2 395
2.3 Europe	('000)	10	13	15	8 723	11 250	12 251
2.4 Asie de l'Est et le Pacifique	('000)	..	..	1	490	1 427	1 039
2.5 Asie du Sud	('000)	..	..	..	..	..	..
2.6 Moyen-Orient	('000)	1	1	1	108	750	253
<b>Arrivées par mode de transport utilisé</b>							
3.1 Voie aérienne	('000)	54	48	21	42 300	55 920	57 917
3.2 Chemin de fer	('000)	..	..	..	..	..	..
3.3 Route	('000)	27	21	9	3 628	3 488	2 655
3.4 Mer	('000)	..	..	..	..	..	..
<b>Arrivées par motif de visite</b>							
4.1 Loisirs, détente et vacances	('000)	4 196	..	..	6 529	8 495	8 204
4.2 Affaires et motifs professionnels	('000)	10 400	..	..	23 575	23 496	32 866
4.3 Autres	('000)	6 293	..	..	12 271	23 929	21 346
<b>Hébergement</b>							
5.1 Nuitées dans les hôtels et établissements assimilés	('000)	60	76	64	42 041	64 992	80 308
5.2 Clients dans les hôtels et établissements assimilés	('000)	21	26	29	15 863	24 794	20 832
5.3 Nuitées dans tous les types d'établissements d'hébergement	('000)	60 395	75 967	64 293	42 041	64 992	80 308
5.4 Durée moyenne de séjour des touristes non résidents dans tous les établissements d'hébergement	Nuitées	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	4
6.1 Dépenses touristiques dans le pays	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
6.2 « Voyages » (*)	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
6.3 « Transport de passagers » (*)	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
<b>TOURISME INTERNE</b>							
<b>Hébergement</b>							
7.1 Nuitées dans les hôtels et établissements assimilés	('000)	4 242	5	4	3 150	5 548	5 654
7.2 Clients dans les hôtels et établissements assimilés	('000)	3 738	..	..	1 115	1 495	..
7.3 Nuitées dans tous les types d'établissements d'hébergement	('000)	4 242	..	..	3 132	5 846	5 654
7.4 Durée moyenne de séjour des touristes résidents dans tous les établissements d'hébergement	Nuitées	2,00	2,00	2,00	3,00	3,00	3
<b>TOURISME ÉMETTEUR</b>							
8.1 Départs	('000)	..	..	..	31 853	39 219	24 787
8.2 Dépenses touristiques dans d'autres pays	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
8.3 « Voyages » (*)	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
8.4 « Transport de passagers » (*)	Mn \$E.U.	..	..	..	..	..	..
<b>FILIÈRES TOURISTIQUES</b>							
<b>Hôtels et établissements assimilés</b>							
9.1 Nombre de chambres	Unités	835	835	922	1 285	1 300	1 330
9.2 Nombre de places-lit	Unités	1 320	1 320	1 434	1 654	2 178	2 300
9.3 Taux d'occupation	Pour cent	28,0	63,0	65,0	68,0	60,0	68
9.4 Durée moyenne du séjour	Nuitées	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	3
<b>INDICATEURS APPARENTÉS</b>							
<b>Part des dépenses touristiques (6.1) dans:</b>							
10.1 Produit intérieur brut (PIB)	Pour cent	..	..	..	..	..	..
10.2 Exportations de biens	Pour cent	..	..	..	..	..	..
10.3 Exportations de services	Pour cent	..	..	..	..	..	..

(\*) Postes de la balance des paiements : les postes 6.1 à 6.3 correspondent à la partie « crédit » (et sont des recettes pour le pays), tandis que les postes 8.2 à 8.4 correspondent à la partie « débit » (et sont des dépenses dans d'autres pays).

Notes:  
(1.2.2-1-2.6.5.2) Touristes non résidents dans les hôtels et établissements assimilés; (9.3) Chambres.  
Source: Direction des Études et de la Programmation - Ministère du Développement Touristique.

### **Annexe 3 : les entretiens**

#### **Entretien avec Michel Fosse, entrepreneur à N'Djaména, réalisé ESTHOC**

Je réside à Ndjamenas depuis septembre-octobre 1997. Je suis à mon 11<sup>e</sup> année. J'ai voyagé surtout sur la France et le Cameroun. Chaque année je pars un mois en France où je suis originaire. Je vais beaucoup plus souvent au Cameroun. Mon épouse est originaire de l'extrême nord Cameroun et elle n'habite pas en permanence avec moi. De toutes les façons une partie de la famille est restée là-bas. Généralement je m'y rends une à deux fois par moi pour passer mes week-end-end avec elle au Cameroun, disons tous les 15 jours ou 3 semaines.

Ma première arrivée dans la sous-région date de juillet 1971. Toutefois, je suis rentré quelques années en France. J'ai dû faire une quinzaine d'année au Cameroun, 6 ou 7 ans en RCA et depuis 1997 je me suis établi ici au Tchad.

Question : quelles sont les motivations qui vous ont conduits au Tchad ?

En 1997 nous étions en Centrafrique et il y avait une mutinerie qui se renouvelait sans cesse. Le tissu économique était détruit et ça sentait le pétrole au Tchad. C'est donc dans l'espoir de trouver du travail dans la mouvance de cette mise en place du projet pétrolier que sommes montés au Tchad. Je dis nous parce nous étions trois français à monter ensemble à N'Djaména. Travaillant déjà dans des entreprises de construction nous avons retrouvé ici une société de construction dont le directeur voulait quitter. Nous avons repris la société.

Question : Qu'est ce qui vous a marqué le plus dans ce pays ?

Les gens sont quelquefois assez pessimistes, surtout les étrangers, sur ce pays. Encore ce matin, avec les amis avec qui on est venu il y'a 11 ans, on faisait de remarques sur les véhicules qui circulent ici, c'est un signe. Autrefois, quand on est arrivé, on traversait les grandes avenues facilement. Le matin, il y'avait des piétons qu'il ne fallait pas écraser, quelques vélos, des vieilles mobylettes. Les véhicules étaient surtout des grosses cylindrées, des 4x4. Aujourd'hui, on trouve beaucoup plus des gens qui circulent à vélos, les piétons ont diminué, de motos ont apparu depuis environ 2 ans et il y'a de plus en plus de véhicules. Maintenant, ce sont de moyennes cylindrées. En 11 ans Le parc automobile s'est considérablement développé. C'est un signe que richesse et le pouvoir d'achat des gens de ce

pays ont augmenté. Encore, ce matin, on se faisait cette remarque, c'est pourquoi, je cite cela comme un exemple.

Question : Y a t-il d'autres choses à dire ?

Il y a quand même des différences très criantes dans ce pays. Des gens qui sont très riches, tant mieux pour eux, et des gens qui sont, malheureusement, très pauvres. On voit du que la richesse n'est pas très bien partagée. C'est une remarque. Mais comme je le disais globalement, il y a quand même émergence d'une classe moyenne qui n'existait pas auparavant. On en trouve beaucoup moins, il y a une dizaine d'années. C'est un signe d'une certaine évolution.

Question : En dehors de N'Djaména y a t-il d'autres choses ?

Je suis pas sorti beaucoup de N'Djaména. A notre arrivée, on est descendu trois jours à Moundou pour prospecter, en passant par Doba. Sinon je suis très peu sorti de N'Djaména.

Question : Y a t-il un écart entre l'image que vous avez du Tchad et ce que vous en faites aujourd'hui ?

Je n'ai pas trouvé beaucoup d'écart entre l'idée que je m'en faisais et la réalité. C'est peut être le fait que je suis resté très longtemps dans l'extrême-Nord Cameroun dont les populations sont proches d'ici, à cheval sur la frontière pour certains. Ça ressemblait à ce que j'avais connu soit sur le Nord de la Centrafrique et soit à l'Extrême-Nord du Cameroun.

Question : lorsque vous vous déplacez, pensez-vous prendre de risques ?

Pas plus que dans les autres pays voisins. Quand je me déplace dans les rues de N'Djaména, je n'ai pas plus l'impression de courir de risques. J'ai envie de me promener dans le Nord du pays, c'est magnifique. Vu l'insécurité, je me suis abstenu.

Question : Connaissez-vous des gens qui font du tourisme au Tchad ?

Oui je pense, entre autre, à certaines personnes qui organisent la chasse et qui prennent toujours de contact avec de personnes dans les lieux où ils vont. Il y a un réseau de correspondants, des gens qui connaissent le travail et leurs difficultés. Il n'y a jamais eu des

problèmes graves. C'est une chasse très couteuse, c'est surtout le grand Koudou et quelques animaux rares. En général ce sont des gens fortunés qui viennent pour ce genre de safari. Il faut compter une à deux semaines et de dépenses de l'ordre de 25 à 30 millions CFA. Ce n'est pas à la portée de tout le monde. C'est une chasse de luxe. Ce sont des gens qui y sont attachés!

Des collègues sont allés à Abéché. Ils se sont organisés à voyager en avion. A Abéché, par exemple pour livrer du matériel, On partira par la route mais on évitera la saison de pluies à cause justement du mauvais état de la route. Toutefois s'il faut aller pendant la saison de pluie on le fera même s'il faut se faire accompagner.

Question : Que dites-vous de l'accueil des populations locales ?

J'ai envie de dire que partout, il ya des gens qui le sont ou qui ne le sont pas. Je crois que la question de l'accueil, c'est comme un piège. Je vais vous dire quelques réflexions. En RCA, au premier abord tout le monde est abordable et sympathique, au deuxième abord, on connaît de déceptions. Tandis qu'ici au premier abord les gens sont froids mais en faisant connaissance, on gagne leur amitié. Cela devient plus durable, plus sérieux. Donc le premier accueil, Je n'ai pas de problème avec les gens. Je suis différent de caractère mais quand je suis devant quelqu'un qui m'accueille bien. Je sais le remercier.

Question : Que pensez-vous de l'insécurité ?

Je ne vais pas me sentir en insécurité quand vous prenez votre voiture, quand vous partez quelque part. Je me sens en sécurité dans la ville de N'Djaména. Sauf il y a quelques jours, il y a eu les assaillants....Je vais au marché central et à celui de Dembé. Je fais attention qu'on ne me fasse pas les poches. Sinon partout dans le monde, à N'Djaména ou à Paris, il y'a l'insécurité. Par contre j'ai été agressé par un voyou à Bangui. Depuis 10 ans que je suis là, ça ne m'a jamais arrivé. La nuit, je sors très peu car il y a beaucoup moins de monde, là je me sens en insécurité. Le jour, je pense qu'il y a beaucoup de gens honnêtes pour intervenir s'il m'arrivait quelque chose. Tandis que la nuit, il y a personne pour vous aider.

Question: Comment avez-vous vécu les événements de février 2008

On était mal placé derrière la maison de la radio, c'était très chaud. Le samedi, entre 17 et 18 heures on ne voyait plus rien. On avait eu très peur. 4 employés de la société et moi, nous étions 5 ; nous avons décidé de rester de garder la société le temps qu'il a fallu. On a appelé une compagnie de gardiennage mais les éléments ne sont pas venus. On a décidé avec les autres de rester pour monter la garde.

Question : Quelle est l'image du Tchad donnée par les médias ?

Je ne crois pas que les médias français ou européens aient une perception juste de la réalité tchadienne. Ce sont juste de clichés qu'ils ressortent: le tchadien, c'est le guerrier. Et puis après, tout le monde n'est pas guerrier quand même. Ce n'est pas un problème. Ce n'est pas général. Dans l'affaire de l'arche de zoé, j'ai trouvé très déplorable l'attitude des médias français. Ça c'est un point de vue personnelle. De même l'attitude des autorités françaises. Le président n'a pas le droit de se déplacer.

Question : Comment se présente le tourisme ?

J'ai quelquefois des employés expatriés qui viennent dans la société. J'aime bien aller au rocher aux éléphants. C'est un endroit assez particulier; difficile d'accès. La route est bitumée jusqu'à Karal<sup>257</sup>. En général, on va le dimanche, on pique-nique ou parfois on continue jusqu'au marché de Guité<sup>258</sup>. C'est un marché local, traditionnel. Cela permet de voir de la poterie, beaucoup d'artisanat, non pas fait pour les touristes. Y a pas de touristes là-bas.....Ils ont besoin de houes, de nattes, c'est un artisanat utile qui permet de comprendre la culture de ces gens, leur savoir-faire. C'est pourquoi quand je reçois les gens à la société, on fait une sortie le dimanche, je les amène à Guité, au rocher aux éléphants.

Je ne suis pas encore allé à Gaoui, Je suis allé au marché de Koundoul<sup>259</sup>, le dimanche pour but acheter ce dont on a besoin. Le tourisme proprement dit, pour la détente, pour voir quelque chose, dans le Sud je suis passé à une époque où il y a moins d'insécurité dans le

---

<sup>257</sup> Localité située non loin du lac Tchad à une centaine de km de N'Djaména

<sup>258</sup> Localité située au bord du lac Tchad

<sup>259</sup> Localité situé à 25 km au sud de N'Djaména qui possède un marché hebdomadaire organisé tous les dimanches

l'Extrême- Nord du Cameroun, au Nord de Waza, par exemple, on était passé par le bac de Bongor. Ce n'était pas dans un but touristique, c'était juste pour passer par là.

Question : Quel commentaire faites-vous du site web conseils aux voyageurs ?

Quand il y a des consignes de l'ambassade de France, vous savez que de nouvelles sont données en cascade par le chef de bureau. Il faut être prudent, c'est une évidence, on suit ces consignes. Mais lorsque l'on nous recommande de ne pas nous rendre dans un endroit ....je prends mes décisions moi-même.

Du point de vue touristique, au Nord Cameroun le tourisme connaît un recul. De Maroua, on peut sillonner le mont Mandara, allé jusqu'à Kousseri, à Mora, le marché à Waza. De Maroua on peut partir à Waza, s'arrêter au campement puis y revenir. Cela peut se faire dans la journée. Tandis qu'ici (Tchad) partir à Zakouma, qui du point de vue richesse faunistique et floristique dépasse Waza, il faut prendre l'avion ou passer trop de temps sur les routes.

Le Nord Cameroun est favorisé parce qu'il y a plusieurs sortes d'offres dans un endroit trop restreint. Ça peut être le paysage de Rhumsiki qui est particulier, ça peut être l'artisanat local : (cuivre aux environs de Rhumziki, des potières, etc.) ou bien des animaux à Waza. Le Tchad est beaucoup favorisé par rapport à ça. Là-bas quand vous êtes sur place à Maroua, avec un véhicule 4 x 4 vous pouvez faire beaucoup de chose.

Question : Que vous dites vous des coupeurs de route ?

J'étais connu dans la région de Rhumsiki. Ma femme est originaire de cette région. J'ai fait 10-11 ans là-bas et je travaillais dans l'hydraulique villageoise donc en milieu rural. J'étais donc obligé d'apprendre la langue. Le travail était sérieux. A cette époque, heureusement il n'y avait pas encore de coupeurs de route. C'est quand j'étais parti en RCA qu'ils sont apparus dans cette zone là. Il y a eu toujours de coupeurs de route dans la partie Nord de Waza mais la zone est très bien sécurisée. Les militaires et les gendarmes sont postés tous les 8 ou 10 km. Le Nord Cameroun a un tourisme facile d'accès qu'ici. C'est un gros avantage car il est moins coûteux pour l'étranger qui a payé déjà son billet d'avion, il y a beaucoup de choses à voir sur place.

En outre, il ya plus de goudron au Nord Cameroun qu'ici, mais les zones touristiques sont difficiles d'accès, en saison de pluie. Il y a des équipements pour accueillir les touristes, d'hôtels corrects et propres. Il y a peut être a une plus grande habitude du tourisme au Nord Cameroun. Toutefois, il y'a beaucoup de tracasseries policières au bord la route. Certaines années, les organisateurs de voyage déconseillaient le Cameroun. Des amis qui étaient venus de France me disaient qu'ils avaient été dérangés en cours de route. On déconseille aux Français d'être au Cameroun parce que cela est fort bien connu. C'est vrai qu'il y a eu des périodes où c'était difficile de circuler parce qu'il y avait beaucoup de barrières. C'est vrai que le Tchad avait connu les mêmes problèmes mais on observe une nette amélioration.

Question: Que dites-vous des tracasseries sur le pont de N'Gueli ?

Le pont de N'Gueli ! J'essaye être en règle, ça coûte moins cher que de ne pas l'être (rire..). J'ai une carte de séjour au Tchad puisque je réside et un visa d'un an du côté Cameroun. Pour mon véhicule, puisque je me déplace en voiture, je prends un passavant de 3 mois côté Tchad et un autre, dans la même période du côté Cameroun. Je régularise la situation à Maroua. Ça coûte beaucoup moins cher. Mais je crois que le fait d'être connu, est un avantage. Parfois, ils me demandent quelque chose, je dis non.....Mais je sais qu'on est sollicité mais pas forcément par des gens qui devraient être là. Pas forcément des gens connus; mais par des gens qui gravitent là ; Par tous ceux qui se disent douaniers! Qui se disent policiers! Il y a un an, la direction de la police a mis de l'ordre à N'Gueli et a chassé tous les auxiliaires. On pouvait circuler mieux.

Question: Comment trouvez-vous le réseau routier et l'organisation du voyage au Nord Cameroun

Quand j'habitais au Cameroun, je prenais le bus, quand je n'avais pas besoin, vivant en milieu rural de ramener du matériel de travail, soit des vivres, des choses personnelles à bord mon véhicule... Il m'est arrivé de circuler à moto et en saison de pluies il m'arrivait de prendre le bus. Le système de transport par minibus est bien à une époque. En 2007, la dernière fois que j'ai pris ces bus Mokolo-Maroua, c'est bien.... Pas encore au Tchad.

Il y a une catégorie des touristes. Ce sont les militaires français.

Le tourisme au Tchad, c'est N'Djaména, Douguia, le rocher aux éléphants. J'aurai aimé aller plus loin, aller à l'Ennedi, Zakouma mais c'est coûteux !



**Entretien avec Ahmadou Soufiamou propriétaire de l'Agence de voyage et tourisme Nord Cameroun Express Tour (Maroua, 22/07/08)**

Le tourisme se présente dans le nord Cameroun, en général comme une industrie qui n'est pas très développé déjà. La gestion du tourisme se présente à deux niveaux. Il s'agit des sites touristiques gérés par l'Etat et les établissements de tourisme gérés par le privé. Les hôtels, les agences de tourisme sont gérés par le privé. Et au Cameroun en général, nous avons une multitude de sites beaucoup plus des parcs animaliers, de montagnes et deux ou trois curiosités. !

Alors quand le touriste arrive dans le Nord Cameroun, il va commence par N'Gaoundéré puis peut continuer jusqu'à Kalamaloué qui se situe dans la région du Logone-Chari. Nous lui proposons un timing équivalent au nombre de jours qu'il dispose. Les sites les plus importants au Nord Cameroun sont classés en deux catégories. Il y'a quelques parcs, Bénoué, Bouba Djida, Waza et Kalamaloué et des sites comme Rhumziki qui sont des régions pittoresques, comme le Khoza, Tourou, Djingilia, Oudjilla etc. Ce sont des sites qui ont une vocation artisanale et traditionnelle : la vannerie à Khosa et Rhumsiki, les traditions à Oudjilla et Tourou.

Nous les gestionnaires privés qui sommes dans le Nord Cameroun disposons des équipes des professionnels qui accueillent les touristes à leur point de chute : à Ngaoundéré, pour ceux viennent en train ou à Garoua et Maroua pour ceux qui viennent en avion. Nous mettons à leur disposition une logistique nécessaire à leur séjour et qui correspond à leur voyage : aventure ou tourisme classique. Par logistique nécessaire, il faut comprendre une voiture, d'équipements de camping pour les voyages d'aventure et des longues vues pour la vision d'animaux dans les parcs. Voilà, c'est un peu cela. Les véhicules pour le tourisme d'aventure, ce sont des 4x4 et pour le tourisme classique, des minibus. Ce ne sont pas tous les agences qui ont des minibus. Par conséquent, on est obligé d'utiliser les services d'agences de location. Nous sommes des partenaires, des partenaires.

Tout dépend de la taille du groupe. Toutefois, ces derniers temps nous avons des difficultés liées au fonctionnement du transport aérien qui a perturbé les résultats que nous avons eus, il y a 5 ans. Ce n'est plus la grande forme, si on peut le dire. C'est difficile de faire une estimation. Aujourd'hui, si on a 2 ou 3 groupes, si on a réussi à proposer à un tour- opérateur

d'Europe ou n'importe où au monde, c'est bon. Mais, tout le reste se fait de manière sporadique.

Certains touristes viennent par N'Djaména qui est elle-même coincée aussi depuis les derniers événements de février 2008<sup>260</sup>. Je ne sais pas si c'est février ou de décembre. Oui, les événements de février. Maintenant, les gens ne sont plus motivés de venir parce qu'ils n'ont pas la bonne information. Nous autres, on sait ce qui se passe, on sait qu'on peut aller à l'aéroport et revenir au Cameroun. Mais les touristes lorsqu'ils apprennent qu'il y a eu troubles à N'Djaména, ils n'arrivent pas à accepter que tout est redevenu normal.

Avant les événements de N'Djaména c'était même plus simple. Parce qu'au lieu de Ngaoundéré, on commençait par Waza ou par Kalamaloué qui se situent à une cinquantaine de km de N'Djaména. Ça nous permettait de faire de circuit extraordinaire. Voilà comment cela fonctionnait quand il y avait pas de troubles à N'Djaména. On faisait venir des groupes par le Tchad et on commençait par descendre le grand nord, c'est à dire Kousséri jusqu'à Ngaoundéré, Certains touristes étaient prêts à s'aventurer par train jusqu'à Yaoundé et prendre leur avion à Yaoundé ou à Douala. Il y avait des gens qui n'avaient pas trop de jours, ils n'ont que 2 ou 3 jours, ils ne venaient que par N'Djaména et ne visitaient que le Nord Cameroun, ils font 2, 3 choses et repartaient par N'Djaména.

Les tracasseries policières existent dans tous les pays africains. Au Cameroun, on ne peut pas dire qu'on en est exempté. A mon avis, je pense qu'il y a en pas trop. Parce que je suis allé faire 2 ou 3 truc au Tchad. L'année dernière, j'avais reçu un charter à N'Djaména mais je n'avais pas eu de souci.

S'ils viennent pour le Cameroun, généralement ils prennent le visa de transit. Cela on le gère au niveau de l'aéroport très souvent ou au départ dans leur pays si le Tchad a une représentation diplomatique. S'il n'est pas représenté, on gère ce problème de visa au niveau de l'aéroport de N'Djaména. Le visa doit coûter une centaine de mille, ouais je pense, une centaine de mille ! Je ne sais pas si je ne me trompe pas. Je ne le dis pas avec beaucoup d'exactitude, mais je sais que c'est quelque chose de ce genre.

Au départ c'était un problème de Camair. Cameroun Airlines qui avait aussi des problèmes. Mais après on s'est rendu compte que c'était aussi facile pour quelqu'un qui vient pour le Nord

---

260

Cameroun de le faire venir par N'Djaména. C'est vrai que cela peut coûter un peu cher sur les visas mais moins que la galère qu'il y a entre Douala et Maroua ou entre Yaoundé et Maroua. Ça peut coûter 30.000 francs de plus. Vous devriez prendre un visa au niveau de N'Djaména y a pas de problème. Mais il faut le faire comme ça !

Le touriste est déjà rassuré quand vous lui dites qu'il y pas de soucis, qu'il n' y a pas de problème de sécurité. Pour le reste, cela dépendra de la machine que vous mettez en place pour son séjour. Si vous mettez à sa disposition une équipe de professionnels. Parce que le touriste s'il vient, c'est pour découvrir. Il n'a pas une autre idée derrière la tête. Le reste ne lui dit rien. Il est venu avec un programme de visite bien tracé et il aimerait faire juste ce que vous lui avez vendu. Si ça se passe sans problème, il est satisfait et ne rentre pas dans les détails. Il est intéressé par la manière dont vous vivez. Il est un peu fasciné de savoir que malgré les difficultés, les gens arrivent à s'en sortir !

De préférence, les touristes peuvent vous l'acheter en extra, toujours selon vos propositions parce qu'ils vous diront « est ce qu'on ne peut pas faire des modifications ou bien sur place, vous verrez ce que vous avez mis sur votre programme ? ». Avec les contraintes de la saison de pluies, les routes deviennent, toute de suite impraticables, vous leur faites 2 ou 3 propositions, avec des points d'intérêt. C'est à eux de voir. Ils cherchent à faire le point d'équilibre. Ceux qui sont bien renseignés sur le Nord Cameroun, demandent si cela ne gêne pas qu'ils fassent des propositions sur la base d'informations qu'ils détiennent des amis ou parents ayant déjà visité un tel endroit. Mais, malheureusement le site n'est pas programmé dans le circuit, ils sont prêts à payer des frais supplémentaire.

Il y a des gens qui viennent ici, qui aimeraient aussi découvrir le Tchad. Pour nous autres qui nous trouvons à Maroua, ça ne nous gêne pas. Parce les deux ou trois trucs qui se trouvent au Tchad, nous les connaissons et les maîtrisons. Mais si on va dans le Tchad profond, on essaye de fonctionner avec quelques agences tchadiennes. Par exemple, si c'est le Tibesti ou plus de 120 km autour de N'Djaména, je travaille avec Tchad Evasion. On n'a plus besoin d'aller au Tchad. Toutefois, on fait accompagner les touristes par un guide auquel ils sont habitués. Votre correspondant, au Tchad, mettra à leur disposition un chauffeur et un guide ou un chauffeur-guide qui maîtrise la région pour leur permettre de continuer calmement. Cela c'est très souvent bien passé !

C'est un circuit de 8 jours qui ne permet pas d'arriver au Tibesti. C'est peut-être possible pour l'Ennedi. Bon, on leur demande de nous faire une proposition de tarif.. Par exemple j'appelle Moussa Mahamat, mon partenaire, je lui dis que j'ai 3 ou 4 pax pour une semaine au Tchad. Il m'avait fait déjà de proposition que j'ai dans ma machine que je réactive seulement et je lui demande si ça ne lui gênerait pas si je vends cette proposition à un touriste, s'il est en mesure de l'exécuter. Ou bien je lui demande de me faire un truc de 4 ou 5 jours pour 3 ou 4 touristes pour un séjour au Tchad. Une proposition avec tarif, prise en charge complète à partir du pont. A partir du pont! Parce que moi dès que je leur fais traverser le pont et il y a une équipe qui les attend. Il fait un transbordement. Je fais cette proposition, on tombe d'accord et je lui vire les sous. Il exécute la prestation jusqu'à la fin. Soit il les laisse à l'aéroport soit il me les ramène au pont, si c'est des gens qui veulent revenir encore par le Cameroun. C'est comme ça que ça fonctionne.

On ne fait jamais d'accords écrits avec les agences de voyage interurbain, parce qu'ils vont les violer. Ils ne vont jamais vous laisser un bus parce qu'ils vont penser que vous allez le louer d'un moment à l'autre. On les contacte au besoin, ils nous rendent ce service en fonction de leur disponibilité s'ils ont 1 ou 2 bus disponibles. Mais, un accord écrit, ils ne vont jamais l'accepter.

Les Tchadiens viennent faire un pied dans un hôtel et passent leur séjour tranquillement. Les expatriés et les militaires de l'armée française, par exemple, quand ils viennent, ils s'organisent eux-mêmes. Ils font leur expédition sur le Nord Cameroun avec un arrêt à Waza ou à Rhumziki. Ils passent leur séjour et puis ils rentrent. Ils viennent, puis ils rentrent, ils n'ont pas besoin de s'adresser à une agence de tourisme pour leur organiser quoi que ce soit.

Au départ de Maroua, aucun de mes collaborateurs ou de mes confrères ne m'a dit qu'il y a une équipe du Tchad qui veut aller à Kribi. Je ne sais pas trop comment ils s'organisent. Je ne sais pas comment ça se passe; ils te demandent 2 ou 3 renseignements et puis c'est bon. Des gens qui vivent à Maroua et ceux qui vivent à N'Djaména, ils ont de contact entre eux et ils n'ont pas besoin d'un prestataire pour leur gérer un truc. Ce sont des membres des ONG qui se retrouvent de deux côtés de la rive, soit au Cameroun ou à N'Djaména. Quelqu'un qui a une représentation au Tchad ou à N'Djaména, et qui travaille dans le même organisme, il appelle l'autre bureau et lui demande qu'il veut faire quelque chose sur le Cameroun.

A Garoua, C'est qu'il y a un expatrié qui a installé sur les berges de la Bénoué, à Lagdo, un hôtel. Il en a fait une destination touristique. Les gens partent pour 2 ou 3 trois jours, sous forme de balnéaire dans le Nord, du côté de Garoua !

Le tourisme a un avenir certain. il a besoin d'un peu de sérieux dans le travail. Les opérateurs camerounais sont obligés d'être sérieux. Ils ont décidé d'en faire leur métier. Leur problème c'est qu'il faudrait qu'il y ait une volonté de l'administration pour leur accorder quelques facilités. Parce au Nord Cameroun tant que le transport aérien n'est pas fiable, il n'aura pas d'avenir! Tant que les sites touristiques ne sont pas accessibles, il n'aura pas d'avenir! Comme le privé ne peut pas faire cela, il faudrait une bonne volonté de l'administration.

Je dis en tant qu'acteur je joins mes plaintes à celles des touristes. Par exemple lorsqu'un touriste arrive à Waza qui dispose de 500 km de piste. S'il n'arrive pas à faire 100 ou 150 km, s'il peine à atteindre un point d'eau pour ne pas voir un éléphant ou un lion. Il ne se limite qu'à 2 ou 3 girafes, puis il repart. Si les 500 km de piste étaient ouvertes il aurait vu des animaux. Vous voyez l'amertume avec laquelle, il sortira de cette réserve ?

Par rapport au transport aérien, vous voyez quelqu'un qui vient pour 10 jours au Cameroun. Il arrive par Douala, il fait 2 ou 3 jours pour la correspondance et il n'est pas sûr de repartir. Lorsque le Nord est desservi c'est déjà une complication. Ils ont besoin de 48 heures de voyages. Ils n'auront que trois jours de découverte. Fatigue et de déception parce qu'il n'a pas vu l'éléphant qu'il est venu voir, le lion qu'il à rêver voir. Il n'aimera jamais revenir. Pour le moment, ça va! A part le transport aérien, pour le moment ça va! En termes d'accueil... Nous les agences de tourisme sommes obligés de vendre un produit de pointe. Quand le touriste est satisfait, il revient. S'il ne l'est pas, il ne reviendra jamais et en plus il ne vous fera aucune bonne publicité. Alors, un touriste, s'il a en face de lui un professionnel ou une agence qui croit à son métier, il sera bien servi parce que celui-ci n'acceptera jamais de faire couler son entreprise. Peut être des petits gars qui racolent ou qui proposent à moitié prix...Là, très souvent, ils se sont confrontés à des difficultés quand même.

La population du Nord Cameroun est vraiment sympa! Ils embrassent le tourisme, je ne sais pas si dans tout le Cameroun, il y a des populations qui embrassent les touristes comme au Nord Cameroun. Il ya quelques restaurants de qualité. Mais si on s'aventure pour découvrir quelques restaurants ou la population, on ne doit pas se plaindre. On l'aura voulu. J'estime qu'il faut aller dans un restaurant répertorié, qualifié.

Moi je pense que l'avenir du tourisme est régional. Moi je suis entrain de faire la promotion d'un produit de la sous-région d'Afrique centrale. C'est un produit High life qui couvre 3 pays : Sanga Sanga en RCA et la Lobé au Cameroun, des parcs nationaux transfrontaliers. Depuis deux ans, je fais la promotion de ce produit, et il commence à avoir beaucoup de succès. Au Nord Cameroun, j'ai eu l'idée de faire une programmation sous régionale entre le Tchad et le Cameroun. J'y suis arrivé. Je suis allé jusqu'à Guité<sup>261</sup>, Je m'arrête à Douguia ou je fais 2 ou 3 trucs. Je suis allé au Musée de Gaoui. Je préfère proposer 5 jours sur le Nord Cameroun et 4 jours sur le Tchad. Le touriste aura découvert 2 cultures, 2 pays et 2 traditions différentes.

On a des divergences avec l'administration parce que peut être, on lui demande un peut trop. Celle-ci ne fera jamais ce que l'on veut. Si on leur demande de viabiliser les pistes; si on demande à l'administration de faire pression sur l'Etat de régulariser un peu le transport aérien. Il ne le fera pas tout de suite. Si on leur demande par exemple à l'administration de prendre 2 ou 3 promoteurs de tourisme et de faire avec les salons de tourisme en Europe pour leur faciliter la promotion et les contacts, ils ne feront pas tout de suite. Je pense qu'ils ne feront pas, parce qu'ils vont dire qu'il n'y a pas suffisamment de ressources financières.. L'administration du tourisme peut nous faciliter 2 ou 3 choses. Par exemple, quand je veux aller à un salon, je demande un visa. L'Etat m'a parrainé depuis 5 ans et beaucoup d'opérateurs ont profité de ce parrainage. On s'est déplacé sans problème et ils ont toujours un stand qu'ils ont mis à notre disposition. C'est pour faciliter quand même. Je pense que c'est insuffisant, il faut qu'il fasse plus que cela. Le privé, c'est son gagne pain, il doit travailler pour cela. La mission de l'administration serait de coordonner cela et d'accorder 2 ou 3 facilités.

Il voudra d'abord savoir si la sécurité, est ce qu'il y a le banditisme, le banditisme de grand chemin! Le petit banditisme. Il y en a partout dans le monde. Il voudra se rassurer sur ce qui est mis en place pour garantir leur sécurité. La fréquence des vols, il voudra savoir s'il peut se déplacer d'un point à l'autre. Si ce que vous lui avez vendu n'est pas une farce. Il se rassure de 2-3 choses et c'est tout. Et de ce qui est du sérieux de la structure qui lui a vendu un circuit, il se renseigne auprès de l'ambassade, ou du bureau d'information qui est à Paris pour voir si l'agence est affiliée à l'administration de tourisme pour qu'il ne s'aventure pas de venir comme ça. Ceux qui s'aventurent arrivent à l'aéroport, il cherche un pied à terre. Ils viennent à l'hôtel. Par exemple à Maroua, il y a des petits guides qui proposent : je peux te louer une voiture ou je t'amène à un endroit. Comme des gens qui ont un budget un peu réduit, ... Il n'y a pas de

problèmes! Ils courent ce risque. On a retrouvé ces touristes abandonnés dont le guide a disparu. Ils ne peuvent pas appeler. Par contre, s'ils le font avec une agence, ils sont sûrs d'eux qu'en cas de problème, il y aura tout de suite une pièce de rechange. De telles aventures sont le fait des étudiants. De toutes les façons, s'ils viennent, on fera quelque chose à la dimension de leur porte monnaie.

#### **Entretien avec Norbert Stede responsable du relais Porte Mayo (22/07/08)**

##### **Entretien réalisé à Porte Mayo**

Le Nord Cameroun, un territoire propice au tourisme parce qu'on trouve un environnement traditionnel avec une diversité de cultures et d'ethnies, une variété de paysages entre les plaines d'inondation, les savanes, les montagnes et les différents lacs: lac Maga, lac Tchad, lac de Lagdo. Les populations qui ont une attitude assez positives à l'égard des touristes. On peut considérer qu'il y a une distance, un respect mutuel entre eux. Donc cela est vraiment utile pour le développement d'une activité touristique.

Les infrastructures existant actuellement ne sont pas dans un état excellent dans la mesure où l'activité connaît un déclin depuis plusieurs années qui empêche les promoteurs de renouveler et d'agrandir les unités comme ils veulent. Le tourisme après les attentats de 11 septembre a connu une baisse considérable sur le plan général. Déjà dans les attitudes, les touristes ont changé; ils vont dans des destinations plus accessibles et moins coûteuses. Il ne faut pas oublier que nous sommes dans une zone où le billet est facturé directement en euro et qui est un peu cher par rapport à d'autres destinations qui dépendent d'une monnaie plus faible. Il y a plusieurs facteurs qui sont intervenus, notamment le facteur de l'insécurité. C'est assez important à un moment donné, mais, avec l'action des forces de sécurité cela s'est réduit. Ça persiste toujours; mais ça se manifeste dans des situations ...

De temps en temps des événements isolés repris dans les représentations diplomatiques respectives qui déconseillent à leurs ressortissants de visiter cette partie du pays. Et deuxième, ici, à Maroua même, l'aéroport Salak est un bon aéroport qui est neuf, il a moins de 20 ans n'est pas utilisé fréquemment. Si n'y a pas l'avion fréquemment, ça perturbe grandement l'exploitation du tourisme. Les usagers n'ont pas des données fiables pour planifier leur parcours. Pour les agences, d'ailleurs, c'est une situation inacceptable. Nous avons quelques aventuriers qui viennent maintenant.

De temps en temps, vous savez quand ce n'est pas régulier, ça vaut rien. Les gens doivent planifier leur déplacement des mois à l'avance. C'est bien, c'est mieux que rien. D'ailleurs, il ya votre compagnie (ndlr: Toumaï Air Tchad) qui prévoit, peut être, venir à Maroua, mais c'est du provisoire. Il faudrait qu'il y ait une planification 6 mois à l'avance et non de jour en jour, se remettre en question. Ça ne permet pas de faire un travail de confiance avec des tours opérateurs à l'extérieur. C'est surtout des petits groupes, des individus qui tentent l'aventure; soit prendre le train de Yaoundé jusqu'à N'Gaoundéré ou soit de prendre l'avion qui vient ou qui ne vient pas. Essayer de prendre par l'aéroport de N'Djaména, ce qui paraissait assez promoteur; surtout que l'ancien Ministre a donné son soutien pour le passage de touristes, on espère qu'avec le nouveau ministre, on sera dans la même logique. Bon avec les événements de temps en temps à N'Djaména. Au Tchad même, ils sont loin mais ça décourage malheureusement les visiteurs de passer par N'Djaména. Sinon ça été une bonne jonction pour le Nord Cameroun. Surtout qu'à l'aéroport de N'Djaména, il y a une activité régulière; ça va être une bonne connexion.

En général, les touristes qui arrivent apprécient leur séjour. Déjà ils sont ciblés dans la mesure où ils savent ce qu'ils attendent. Ceux qui cherchent une vacance 100% luxe et facilité ne viennent pas ici. Ceux qui viennent, s'attendent à une certaine réalité sur place et ils évoluent là bien dedans.

On nous demande de proposer un séjour organisé. On nous demande de trouver un véhicule pour le temps voulu, avec un guide avec un planning sur les différents sites. Nous proposons souvent un package qui comprend l'hébergement dans les différents sites, la gastronomie, le transport et le guide. Souvent, il y a des appréhensions par rapport aux recommandations des affaires étrangères sur internet. On essaye de rassurer les gens dans la mesure du possible. Ça ne donne pas des garanties absolues. Ce qui peut arriver peut arriver dans n'importe quelle destination touristique. Et avec un peu de sagesse et de planification, on peut éviter souvent des situations fâcheuses. D'ailleurs, les touristes n'ont jamais connu des aléas de ce genre.

Question : Organisez-vous de circuits Yaoundé-Maroua vers le Tchad

On avait pensé à ça mais pour l'instant ça ne s'est pas encore passé. D'ailleurs à moyen terme, cela pourrait être intéressant à développer. Maintenant, il y a le Darfour, tout cela décourage les gens de visiter le Tchad. Ils font aussi l'amalgame. On a de contact avec certains comités du village dans le Mayo-Kebbi. Ils nous ont préparé aussi de petit séjour. Le problème est



celui de l'insécurité qui empêche les gens à se déplacer. Il faut aussi des facilités pour le passage des frontières.

Si on considère le touriste comme un visiteur qui est la bienvenue et qu'on ne pense pas qu'il est venu regarder des choses qui ne le concernent pas. C'est un effort qui a été fait au Cameroun à un moment donné. C'est un problème d'incompréhension. C'est aussi un problème de sensibilisation de force de l'ordre et des autorités sur place. Malheureusement nous n'avons pas vraiment des choses uniques au monde à voir. Les gens ne sont pas obligés de venir. Il faut vraiment une ambiance d'accueil et de tranquillité. C'est un tourisme qui doit être bien encadré. On ne peut pas envoyer les gens sans encadrement. Il faut des guides expérimentés, qui ont suffisamment d'autorité et de relations pour protéger le séjour de touristes contre tout dérangement. Je crois que lorsque Jurgen<sup>262</sup> était là. Il avait envoyé les gens sur le lac. En tout cas ça créé toute sorte de problème avec les autorités. Il y a des choses à voir au Tchad! Je ne parle pas du désert avec le lac, les peintures rupestres. Il y a une grande potentialité mais il faut la tranquillité.

---

<sup>262</sup> Le nom d'un conseiller technique de la coopération allemande installé à Pala et qui était l'initiateur du projet d'écotourisme dans le Mayo-Kebbi Ouest.

## ANNEXE 4

Texte extrait du « *Da hayyin. Méthode d'arabe vernaculaire parlé au Tchad* » publié par JULIEN de POMMEROK P. CEFOD, 1991, N'Djaména

### Souvenirs d'un voyage en saison des pluies.

Avec l'arrivée du printemps, les nuages apparaissent dans le ciel. Les villageois venus en ville retournent chez eux pour cultiver. Ils vont à la gare routière sans savoir quel véhicule pourra supporter un voyage en saison des pluies ! Ils voient qu'un véhicule est prêt, ils se présentent au commis, demandent le prix et montent dans le véhicule. Un jour où nous voyagions en camion, nous les avons rencontrés montés sur un semi-remorque très long. Leur véhicule était plein à craquer, une partie des voyageurs étaient montés sur le porte-bagages au dessus de la cabine. Nos véhicules sont arrivés dans un petit village et se sont arrêtés là parce que le ciel était très chargé et que, sans les éclairs, on n'y voyait plus rien. Nous avons dormi là. Le matin, les dormeurs n'ont pas déjeuné parce que le village n'avait que du lait et que les très nombreux voyageurs l'avaient vite terminé. Au moment où nous avons voulu partir, le semi-remorque était en panne. Un de ses ressorts s'était cassé. Tous les apprentis, grands et petits, sont partis couper un gros tronc d'arbre, en ont fait une pièce de rechange qu'ils ont montée à la place du ressort. Nous sommes repartis, il faisait nuit. Le semi-remorque n'avait pas de lumière. Il s'est mis devant nous pour que notre véhicule puisse l'éclairer, mais peu après il a quitté la route, il est entré dans un endroit sableux, plein de terriers et de trous d'oryctérope, puis son moteur a calé. Les passagers sont descendus et ont pris des pelles, ils ont creusé sous les pneus et y ont glissé les "plaques à sable". Les apprentis ont déchargé le camion. Le chauffeur est monté, a démarré, a passé la vitesse et hop ! le semi-remorque est reparti. Mais devant nous il avait beaucoup plu. Le semi-remorque a roulé encore une centaine de kilomètres et puis il s'est enlisé, et cette fois-ci dans la boue. Nous pensions que notre véhicule ne s'enliserait pas, mais il s'est bel et bien planté. Nous sommes tous descendus pour creuser. Les femmes sont parties chercher du gros sable. Après avoir bien arrangé le terrain sous les pneus, le chauffeur est monté, a fait balancer son véhicule d'avant en arrière, et peu après nous sommes sortis. Les apprentis ont ouvert le capot et ont changé l'huile. Le responsable de la voiture est allé dans un campement voisin nous acheter une chèvre et nous l'avons tous mangée. Nous sommes ensuite allés aider les passagers du semi-remorque pour sortir leur véhicule de la boue, mais celui-ci ne pouvait plus avancer, il lui fallait des pièces de rechange. Comme ces passagers étaient pressés notre chauffeur a accepté de prendre les femmes et les enfants et il a dit aux hommes qui restaient : "Arrivé en ville je dirai au propriétaire du véhicule de vous apporter des pièces de rechanges". Le chauffeur du semi-remorque a écrit une lettre qu'il nous a donnée pour que nous allions la porter au propriétaire du camion. L'un des passager du camion en panne a dit : "Nous voilà mis dans de beaux draps, les propriétaires de véhicule sont des "faux jetons" et des gens malhonnêtes ! Que Dieu me garde de voyager en saison des pluies et d'épouser une fille pauvre !" Ne comptant que sur lui-même il a pris ses affaires sur son dos et est parti à pied. Il nous a fallu cinq jours pour arriver. Nous nous sommes embourbés chaque jour. Nos provisions se sont épuisées. Nous avons mangé des jujubes, des melons et les provisions que nous laissaient les gens qui étaient partis en promenade. Le cinquième jour, vers midi, le chauffeur fatigué s'est endormi, il a quitté la route et s'est enfoncé dans le remblais du bas côté. La faim nous avait anéantis. Plus personne n'avait la force de creuser. Il nous a fallu une bonne demi-journée pour faire quelques mètres et s'en sortir. Nous sommes arrivés de nuit, épuisés. Fourbu, chacun pensait en lui même : "Que Dieu me garde de voyager en saison des pluies et d'épouser une fille pauvre !"

## Annexe 5

### Les textes réglementaires

REPUBLIQUE DU TCHAD  
MINISTRE DES INFRASTRUCTURES  
SECRETARIAT D'ETAT  
SECRETARIAT GENERAL  
DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS DE SURFACE  
DIRECTION DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS DE SURFACE

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

ARRETE N° 026 /MI/SE/SG/DGTS/DITS/07  
Réglementant le transport de personnes  
sur le réseau bitumé

Le Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret n°263/PR/2007 du 24 février 2007, portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Décret n°264/PR/PM/2007 du 04 mars 2007, portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret n°895/PR/PM/2005 du 21 décembre 2005, portant structure générale du Gouvernement et attributions de ses membres ;
- Vu le Décret n°264/PR/PM/MI/2006 du 30 mai 2006, portant organisation du Ministère des Infrastructures ;
- Vu le Décret n°76/PR/MT83 du 14 avril 1983, portant organisation des transports terrestres et réglementation de la profession de transporteur ;
- Vu l'Arrêté n°039/MTPT/SG/DTS/2004 du 24 septembre 2004, portant réglementation du transport public interurbain de personnes.
- Vu les nécessités;

#### ARRETE :

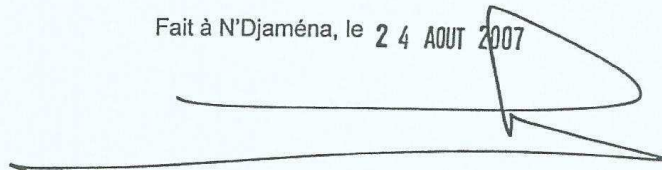
Article 1 : Le transport de personnes est autorisé uniquement sur les véhicules conçus à cet effet à savoir les cars et les autobus.

Article 2 : Le transport de personnes sur les camionnettes de carrosserie Pick-up, aménagées ou non, est strictement interdit sur le réseau bitumé.

Article 3 : Le non respect des dispositions du présent arrêté expose les contrevenants aux sanctions prévues par la législation en vigueur.

Article 4 : Le Directeur Général des Transports de Surface est chargé de l'application du présent arrêté qui prend effet à compter de la date de sa signature.

Fait à N'Djaména, le 24 AOUT 2007



ADOUM YOUNOUSMI



REPUBLIQUE DU TCHAD  
-----  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS  
-----

UNITE-TRAVAIL-PROGRES

SECRETARIAT GENERAL *hgy*  
-----  
DIRECTION DES TRANSPORTS DE SURFACE *lat*  
-----

ARRETE N° 039 /MTPT/SG/DTS/2004  
Portant réglementation du transport public  
interurbain de personnes.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Vu la Constitution ;  
Vu le Décret n° 230/PR/2003 du 24 juin 2003, portant nomination du Premier  
Ministre, Chef du Gouvernement ;  
Vu le Décret n° 323/PM/CAB/2004 du 23 juillet 2004, portant remaniement du  
Gouvernement ;  
Vu le Décret n° 331/PR/PM/2002 du 26 juillet 2002, portant structure générale du  
Gouvernement et attributions de ses membres ;  
Vu le Décret n° 387/PR/MTPT/2002 du 17 septembre 2002, portant organisation du  
Ministère des Travaux Publics et des Transports ;  
Vu la Loi n° 05 portant Code de la Route ;  
Vu le Décret n° 76/PR/MT/83 du 14 avril 1986, portant organisation des transports  
terrestres et réglementation de la profession de transporteur ;  
Vu les nécessités ;

ARRETE

CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1°: Le transport des personnes sur les véhicules chargés de marchandises  
est strictement interdit sur l'ensemble du territoire national.

Article 2°: Les dispositions du présent arrêté définissent les conditions générales  
des transports des personnes.

Article 3°: Est qualifié de transport public routier de personnes, toute activité par  
laquelle une personne physique ou morale déplace des personnes d'un point à un  
autre à titre onéreux.

**Article 4°:** Le déplacement est qualifié de transport urbain lorsqu'il est effectué à l'intérieur d'un périmètre urbain.

Lorsqu'il est effectué entre deux ou plusieurs villes, il est qualifié de transport interurbain.

**Article 5°:** Les transports définis à l'article 4 ci-dessus ne peuvent être effectués qu'au moyen des véhicules conçus ou aménagés à cet effet.

Une dérogation est accordée au transport privé du personnel effectué à titre occasionnel sur de véhicules de transport de marchandises entre un établissement de l'entreprise et un autre lieu de travail.

## **CHAPITRE II : DE L'AMENAGEMENT DES VEHICULES**

**Article 6°:** Les véhicules destinés au transport de marchandises peuvent être aménagés pour servir au transport de personnes de manière à assurer la sécurité, le confort et la commodité des passagers.

**Article 7°:** Ces véhicules seront munis de sièges ou de banquettes à dossiers couverts, permettant aux passagers de voyager assis.

**Article 8°:** Les voyageurs seront protégés des intempéries par une toiture placée au dessus des ridelles solidement fixées sur la carrosserie.

**Article 9 :** Il pourra être prévu un porte-bagages sur la toiture.

La hauteur des bagages des passagers ne saurait dépasser 50 cm au-dessus du gabarit.

**Article 10°:** L'écartement entre les barres constituant la ridelle ne devrait comporter aucune obstruction de nature à gêner l'évacuation latérale des passagers en cas de nécessité.

**Article 11°:** Ces aménagements ne devront présenter aucune partie pointue, tranchante ou constituant soit un angle vif, soit une saillie dangereuse tant vers l'intérieur que vers l'extérieur de l'habitacle.

**Article 12°:** Les véhicules aménagés pour assurer le transport interurbain de personnes doivent, avant leur mise en exploitation, obtenir un agrément délivré par les services techniques du Ministère chargé des transports.

La délivrance d'une fiche technique emporte renouvellement de l'agrément.

## **CHAPITRE III : DE LA CONDUITE**

**Article 13°:** Tout conducteur de véhicule destiné au transport interurbain de personnes est soumis à l'obligation d'obtenir un permis de conduire spécial délivré à cet effet.

La possession d'un permis de conduire ordinaire ne fait pas obstacle à l'application des dispositions du paragraphe ci-dessus.

**Article 14°:** La délivrance du permis de conduire spécial est subordonnée entre autres à la présentation d'un certificat médical délivré par un médecin agréé.

**Article 15°:** Tout conducteur de véhicule de transport interurbain de personnes est tenu de limiter la vitesse à 70 kms à l'heure.

#### **CHAPITRE IV : DES INFRACTIONS**

**Article 16 :** Sans préjudice des autres infractions prévues dans le code de la route, sont considérées comme infractions à la profession de transport routier de passagers :

- l'exercice sans agrément ;
- l'exercice sans aménagement de véhicule ;
- la conduite sans permis spécial.

**Article 17°:** Les personnes physiques ou morales exerçant la profession du transport de personnes doivent se conformer aux dispositions ci-dessus au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2005, date d'entrée en vigueur du présent arrêté.


#### **CHAPITRE V : DES DISPOSITIONS FINALES**

**Article 18°:** Sont abrogées, toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'article 3 de l'arrêté n° 08/MT/DT/84, relatives aux transports mixtes.

**Article 19°:** Le Directeur des Transports de Surface est chargé de l'application du présent arrêté qui prend effet à compter de la date de sa signature.

N'Djaména, le 24 SEPT 2004

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports

  
ADOUM-YOUNOUMSI



## TABLES DES ILLUSTRATIONS

### Table des cartes

Carte 1 : Le Sahel, une zone à risque .....	15
Carte 2: Localisation du bassin du Tchad .....	20
Carte 3: Localisation des axes de voyages étudiés.....	25
Carte 4 : Villes et principaux axes routiers du terrain d'étude .....	25
Carte 5: localisation des gares routières de N'Djaména et de Kousséri .....	80
Carte 6: Les étapes du voyage citées par les voyageurs.....	104
Carte 7 : Migration Mafa dans le Nord Cameroun.....	148
Carte 8 : Types de véhicules sur les sorties et entrées de N'Djaména.....	158
Carte 9 : Les routes du Tchad.....	159
Carte 10: Provenance des produits alimentaires utilisés comme <i>ziguégué</i> .....	165
Carte 11 : Ressources touristiques dans le bassin du Tchad .....	205
Carte 12: Ressources touristiques au Tchad.....	208
Carte 13: Carte touristique du BET.....	209
Carte 14: Les aires protégées dans le bassin du Tchad .....	217
Carte 15: suivi des éléphants dans le PNZ .....	220
Carte 16: Les aires protégées du Sud-est du Tchad .....	224
Carte 17 : Le réseau d'aires protégées au niveau sous-régional .....	228
Carte 18: Tourisme dans le Centre-Sud du Tchad .....	229
Carte 19: Tourisme dans l'extrême -Nord Cameroun.....	234
Carte 20: Le tourisme dans le Mayo-Kebbi ouest.....	249
Carte 21: Capacité en chambres dans l'Extrême-Nord Cameroun .....	265
Carte 23: les hébergements au Tchad.....	276
Carte 24: Capacité en chambres au Tchad .....	276
Carte 25: Distance à vol d'oiseau N'djaména et les principaux sites touristiques .....	279
Carte 26: Espaces touristiques au Tchad visités par les touristes non résidents .....	286
Carte 27 : Maroua et son offre touristique .....	311



## Table des figures

Figure 1 : Spatialité et relations dans le modèle komissandji .....	62
Figure 2 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de voyages de la première génération .....	68
Figure 3 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de voyages de la deuxième génération .....	71
Figure 4 : Spatialité et relations dans le modèle des agences de la troisième génération .....	74
Figure 5 : Structure spatiale du CER avant la destruction de la gare 2 en mai 2010 .....	82
Figure 6 : La gare routière et le marché de Dembé .....	85
Figure 7 : Marché et gare routière de Bongor .....	105
Figure 8 : Plan de la ville de Mongo .....	111
Figure 9 : La gare routière de Mongo .....	111
Figure 10 : Entrée et sortie au niveau de l'aéroport Hassan Djamouss en 2006 .....	121
Figure 11 : Entrée et sortie au niveau de l'aéroport Hassan Djamouss en 2007 .....	121
Figure 12 : Vols à destination Paris      Figure 13 : Vols en provenance de Paris .....	122
Figure 14: Vols à destination de Tripoli      Figure 15: Vols en provenance de Tripoli .....	123
Figure 16 : vols à destination de Douala      Figure 17 : Vols en provenance de Douala .....	123
Figure 18 : Les motivations des voyageurs à l'entrée du Cameroun .....	125
Figure 19 : Motivations des voyageurs enregistrés à l'aéroport de N'Djaména .....	126
Figure 20 : Motivations des voyageurs, vols Air France .....	126
Figure 21 : Motivations des voyageurs, vol Ethiopians Airlines .....	127
Figure 22 : Motivations des voyageurs, vols Afriqiyah Airways .....	128
Figure 23 : Motivations des voyageurs, vols Toumaï Air Tchad.....	129
Figure 24 : Motivations selon le cumul des compagnies aériennes sur trois .....	130
Figure 25 : Motifs de voyages à l'intérieur du Tchad.....	131
Figure 26: Motivations de voyage en septembre 2007      Figure 27 : Motivations du voyage en octobre .....	141
Figure 28 : Contenu des bagages.....	163
Figure 29: Les produits alimentaires selon leur importance dans le ziguégué.....	165
Figure 30 : Place du ziguégué dans les différents postes de dépense du voyageur.....	166
Figure 31 : Causes des arrêts volontaires .....	169
Figure 32 : Causes des arrêts contraints .....	170
Figure 33: Les rubriques traitées par la presse française .....	196

Figure 34 : Le Cameroun et la presse française .....	199
Figure 35: Les interrogations sur le Cameroun sur le site "voyage forum". .....	200
Figure 36 : Tahiti vu par la synthèse de la presse française .....	202
Figure 37 : les interrogations des internautes sur Tahiti dans VoyageForum .....	202

## **Table photos**

Photo 1 : Une Peugeot 404 pick-up sur une route au Nord Cameroun. ....	63
Photo Photo 2: Entrée du bureau de l'agence de voyage Abou Islam .....	70
Photo 3 : Vue d'un bureau annexe au CER .....	70
Photo 4: Les nouveaux bus (Coaster) introduits vers la fin des années 2000 .....	73
Photo 5 : vue de l'agence Danay Express à Maroua.....	77
Photo 6 : Vue de l'agence Touristique Express à Kousseri .....	77
Photo 7 : Une vue d'une partie de de la gare II au CER .....	84
Photo 8 : Une vue de la gare II destinée aux voyageurs sur l'axe Sud avant sa destruction ....	84
Photo 9 : Une vue aérienne de la gare routière et du marché de Dembé.....	86
Photo 10 : Vue de la gare routière. ....	86
Photo 11 : Les taxis urbains sur leur aire de stationnement au CER avant l'arrivée des premiers véhicules.....	94
Photo 12 : Les taxis alignés attendant les voyageurs. ....	94
Photo 13 : les pousseurs. ....	95
Photo 14: Les membres de l'ATGR devant un autocar en phase de modification .....	97
Photo 15: Intérieur d'un autocar pendant la phase de tapisserie.....	97
Photo 16 : Un autocar "fabriqué" au Tchad et prêt au voyage .....	98
Photo 17 : Des accessoires nécessaires au voyage. ....	99
Photo 18 : Un vélo disparaît sous des articles proposés en vente .....	100
Photo 19 : Des produits manufacturés proposés par des vendeurs dans une gare routière ....	101
Photo 20 : Vendeur de boissons fraîches. ....	101
Photo 21 : Vue d'un restaurant à Bongor. ....	109
Photo 22 : Un barbecue pour la grillade de poulet à Bongor. ....	109
Photo 23 : vue de l'intérieur d'une alimentation.. ....	109
Photo 24 : Vue des installations commerciales dans la gare routière de Mongo. ....	112
Photo 25: Vente de carburant à l'intérieur de la gare routière.....	112
Photo 26 : La partie commerçante de la gare routière.....	113

Photo 27 : le restaurant par terre à la gare routière de Mongo. ....	114
Photo 28: Vue de l'unique bureau des commis de charge de Mongo.....	115
Photo 29: Paquets de ziguégué destinés pour Yaoundé .....	162
Photo 30 : Le fourach comme élément.....	167
Photo 31: La route comme support de commerce.....	181
Photo 32: Route encombrée par les marchands. ....	181
Photo 33: une forme d'hébergement.....	210
Photo 34 : Un élément de la culture nomade. ....	210
Photo 35 : Les cheminées de fées dans l'Ennedi, .....	211
Photo 36 : L'arche de Dozanga dans le Borkou. ....	211
Photo 37 : l'Arche d'Aloba avec une hauteur de 120 mètres est la seconde au monde.....	213
Photo 38 : Vue d'une partie du lac Ounianga Kebir. ....	214
Photo 39: Vue d'un troupeau d'éléphants. ....	221
Photo 40 : Des touristes en séance photo. ....	221
Photo 41: La "reine du Guera" sur laquelle repose l'image de la région.....	222
Photo 42: Le mont Abtouyour, rocher mythique et mystique pour le peuple Hadjeraï .....	223
Photo 43: Les chutes Gauthiot et le Mayo-kebbi en amont .....	225
Photo 44: Le palais de Gong de léré typique de l'architecture Moundang.....	227
Photo 45: Vue du lac Léré.....	232
Photo 46 : Extrait de l'ouvrage d'ONOMO ETABA .....	235
Photo 47: Un dépliant valorisant les lacs de Léré .....	252
Photos 48: Processus de muséification du village de Gaoui.. ....	291
Photo 49: De l'artisanat utilitaire.....	291
Photo 50: Militaires français en week-end à Douguia. ....	292
Photo 51: Equipements ludiques disponibles à Douguia .....	293
Photo 52: Le rêve d'avoir à soi seul l'immensité du désert et de savourer sa plénitude.....	297
Photo 53: Des 4x4 Toyota au désert.....	298
Photo 54 : La Guelta d'Archeï, un site à la fois naturel et culturel le plus visité de l'Ennedi. .....	300
Photo 55 : Vue imprenable sur un paysage montagneux. ....	302
Photo 56 : Groupe de touriste au Relais porte-Mayo à Maroua. ....	303

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Les arrivées en Afrique subsaharienne de 1990 à 2009 .....	18
Tableau 2: Véhicules enregistrés au péage de Koundoul (sortie sud de N'Djaména).....	23
Tableau 3 : Véhicules enregistrés au péage du pont Bélilé (sortie Nord de N'Djaména) .....	23
Tableau 4: les différentes définitions du mot risque .....	39
Tableau 5: les facteurs de risques selon la classification de LEPP A. et GIBSON H. adaptés au Tchad .....	49
Tableau 6 : Les facteurs de risques évoqués par les expatriés résidents dans le bassin du Tchad .....	50
Tableau 7 : Synthèse de la méthodologie utilisée pour enquêter sur le système de transport dans le bassin du Tchad.....	60
Tableau 8: les agences de voyages interurbains installées à N'Djaména .....	66
Tableau 9: Matrice des professionnels du voyage .....	76
Tableau 10: Les modalités de prélèvements des différentes redevances .....	92
Tableau 11: Répertoire des activités présentes sur l'étape de Bongor.....	107
Tableau 12: Compagnies et nombre de passagers transportés .....	118
Tableau 13 : Synthèse des différentes sources .....	119
Tableau 14: Synthèse des différentes sources relatives aux motivations du voyage .....	132
Tableau 15 : Le déplacement pour le baccalauréat .....	143
Tableau 16 : Enregistrements des véhicules selon les immatriculations au péage de Koundoul (Sortie Sud de N'Djaména) .....	151
Tableau 17 : Enregistrement des véhicules au péage du pont Bélilé selon les immatriculations (sortie Nord de N'Djaména).....	151
Tableau 18 : Enquête réalisée au niveau du péage de Koundoul (Sortie Sud de N'Djaména) .....	157
Tableau 19 : Enquête réalisée au niveau du péage de pont Bélilé (sortie Nord de N'Djaména) .....	158
Tableau 20 : Le <i>ziguégué</i> et son rapport aux territoires .....	164
Tableau 21: Appréciation des arrêts.....	171
Tableau 22 : Les causes de la lenteur du voyage dans le bassin du Tchad .....	171
Tableau 23 : Choix du lieu où passer la nuit .....	173
Tableau 24 : Raisons du choix du mode d'hébergement pendant le déroulement du voyage	173

Tableau 25 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence sur l'ensemble du Cameroun (2005).....	174
Tableau 26 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence à l'extrême-Nord du Cameroun (2007).....	174
Tableau 27 : Arrivées dans les établissements par catégories et résidence sur l'ensemble du Tchad (2006) .....	175
Tableau 28 : Lieu de séjour à l'arrivée .....	175
Tableau 29 : Critères de typologie des espaces touristiques .....	190
Tableau 30 : Publications de la presse française sur le Tchad (de janvier 2006 à juillet 2011) .....	195
Tableau 31: Publications de la presse française sur le Cameroun (De janvier 2006 à juillet 2011).....	198
Tableau 32 : Publications de la presse française sur Tahiti de janvier 2006 à juillet 2011....	201
Tableau 33: Source documentaire pour l'inventaire de ressources touristiques dans le bassin du Tchad.....	207
Tableau 34: Synthèse du potentiel du Sahara tchadien.....	214
Tableau 35 : Les aires protégées du Tchad .....	216
Tableau 36: Evolution des effectifs des populations des principales espèces de grands mammifères du PNZ pour la période 1986-2006.....	218
Tableau 37: Potentiel touristique au niveau des zones de savanes .....	228
Tableau 38: Synthèse du potentiel touristique des espaces lacustres du Tchad.....	233
Tableau 39: Synthèse du potentiel touristique de l'Extrême-Nord Cameroun.....	236
Tableau 40: Acteurs et niveau d'implication dans le projet d'écotourisme au Mayo-Kebbi Ouest.....	251
Tableau 41 : Répartition du bénéfice lié aux activités de l'écotourisme au Mayo-Kebbi Ouest .....	254
Tableau 42: tableau synoptique des forces et faiblesses du tourisme dans le bassin du Tchad .....	260
Tableau 43: Evolution de l'administration du tourisme au Cameroun.....	261
Tableau 44: Etablissements de tourisme dans l'Extrême-Nord Cameroun .....	263
Tableau 45: Capacité hôtelière de l'Extrême-Nord Cameroun.....	264
Tableau 46: Capacités hôtelières dans les diverses localités de l'Extrême-Nord Cameroun .	265
Tableau 47: Les arrivées et les nuitées dans les hébergements à l'Extrême-Nord Cameroun .....	266

Tableau 48: Le produit "Grand Nord camerounais entre nature et aventure" sur 15 jours....	267
Tableau 49 : stratégie de la politique du tourisme au Tchad adoptée en 1998 .....	270
Tableau 50: Arrivées des touristes par motifs de visite .....	273
Tableau 52: Arrivées des touristes par mode de transport .....	273
Tableau 53: Arrivées dans les hébergements par régions d'origine .....	274
Tableau 54: Répartition d'hébergements au niveau du Tchad.....	275
Tableau 55: Répartition des chambres .....	275
Tableau 56 : Liste des équipements conseillés pour le voyage touristique.....	282
Tableau 57: Fréquentation de Tinga par lieu de résidence (janvier à mars 2010) .....	294
Tableau 58: Fréquentation de Tinga par nationalité (janvier-mars 2010).....	295
Tableau 59 : Type de clientèle séjournant au campement de Tinga (2005-2006) .....	295
Tableau 60 : Fréquentation du campement de Tinga (PNZ).....	296
Tableau 61 : Principaux tour-opérateurs proposant des circuits en direction du Tchad .....	297
Tableau 62 : Fréquentation du Sahara Tchadien .....	299
Tableau 63: Origines des touristes ayant visité le Sahara Tchadien de 1998 à 2010.....	299
Tableau 64 : Le produit <i>Ennedi-désert</i> ultime en 16 jours.....	300
Tableau 65 : Arrivées et nuitées dans les établissements d'hébergements de l'Extrême-Nord Cameroun en 2007 .....	304
Tableau 66 : Synthèse sur la perception des Tchadiens à l'égard d'hébergements au Tchad	310

# Table de Matières

<b>RESUME.....</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>6</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>10</b>
<b>1. Contexte scientifique .....</b>	<b>11</b>
<b>2. La zone d'étude.....</b>	<b>19</b>
<b>3. La démarche méthodologique .....</b>	<b>26</b>
<b>4. Articulation de la thèse .....</b>	<b>27</b>

<b>PREMIERE PARTIE : LE VOYAGE DANS LE BASSIN DU TCHAD, UNE MOBILITE CHAOTIQUE .....</b>	<b>29</b>
--	-----------

<b>Chapitre I : Le voyage et les voyageurs dans le bassin du Tchad, une approche géographique de la mobilité.....</b>	<b>31</b>
---	-----------

1.1.Voyages et production (et reproduction) des espaces géographiques .....	31
1.2.Le voyage rupture ou lien : une différence de conception entre l'Occident et l'Afrique.....	34
1.3. Au départ le risque est lié au voyage et continue par ailleurs à l'être .....	37
1.3.1. Entre le risque choisi et sa non-acceptabilité .....	41
1.3.2. Les risques par ses facteurs .....	44
1.3.3. Le risque comme construction sociale : le cas du bassin du Tchad .....	47

<b>Chapitre II : Le voyage : son organisation et son marquage spatial. ....</b>	<b>59</b>
---	-----------

2.1. Atomicité des opérateurs de voyages : des <i>komissandji</i> aux agences de voyages. ....	59
2.1.1. Les komissandji.....	61
2.1.2. Les agences de voyage interurbain.....	64
2.1.2.1. La première génération, le temps de la débrouille.....	67
2.1.2.2. La deuxième génération ou la naissance des micro-entreprises de transport	69
2.1.2.3. La troisième génération, vers la formalisation des activités de transport interurbain.....	72
2.2. Dispersion et confusion des lieux de voyage : les gares routières entre espaces publics et privés .....	79

2.2.1. Le Centre d'Echange Routier (CER), loin de sa vocation .....	81
2.2.2. Les gares routières de Dembé, entre la débrouille et l'émergence des entreprises de voyage.....	84
2.2.3. Kousseri, l'ouverture vers l'Afrique de l'Ouest.....	87
2.2.4. Les gares routières, entre le formel et l'informel .....	90
2.2.4.1. Présence visible de la mairie de N'Djaména au CER .....	91
2.2.4.2. Etre homme à tout faire ou la survie en milieu urbain en Afrique .....	92
2.2.4.3. Relier la gare routière : les taxis, les moto-taxis et les véhicules à bras....	93
2.2.4.4. Les autres usagers des gares routières .....	95
2.3. Le Voyage comme marqueur spatial.....	102
2.3.1. Les étapes du voyage : caractéristiques et représentations .....	102
2.3.2. Les différentes étapes du voyage .....	104
2.3.1.1. Bongor, principale étape vers le Sud du Tchad .....	105
2.3.1.2. Mongo, carrefour au centre du pays .....	110
<b>Chapitre III : Les voyages entre tradition et modernité, une approche de compréhension de la société dans le bassin du Tchad .....</b>	<b>117</b>
3.1. Une méthode pour étudier les voyageurs dans le bassin du Tchad.....	117
3.1.1. Diversité d'outils de travail. ....	117
3.1.2. Construire une typologie de voyage par les motivations .....	132
3.1.2.1. Les visites de la famille .....	133
3.1.2.2. Voyager pour se soigner : médecine moderne et soin traditionnel ou l'échange de solidarité entre « citadins » et « ruraux » .....	137
3.1.2.3. Voyager pour des raisons d'étude ou la crise du système éducatif .....	139
3.1.2.4. Les voyages liés au commerce .....	144
3.1.2.5. L'exode entre migration définitive et retour aux villages .....	147
3.1.2.6. Les travailleurs, entre motifs professionnels et sociaux .....	149
3.1.2.7. Les déplacements liés aux conflits .....	152
3.2. Le voyage : pratiques et représentations.....	154
3.2.1. Manières de penser et de faire le voyage dans le bassin du Tchad .....	154
3.2.1.1. Le choix du véhicule de transport.....	154
3.2.1.2. Entre <i>ziguegué</i> et <i>fourach</i> ou le poids du bagage .....	161
3.2.1.3. Voyager, c'est prendre tout son temps .....	168
3.2.1.4. S'héberger ou être hébergé, les différences d'attitudes .....	172
3.2.2. La route : son fonctionnement et sa représentation.....	176



3.2.2.1. La route comme support de voyage et espace de repos.....	177
3.2.2.2. La route comme parcours et itinéraires .....	177
3.2.2.3. La route comme espace de transactions et de tensions.....	180
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....</b>	<b>184</b>

<b>DEUXIEME PARTIE : LES MARGES TOURISTIQUES, ESPACE A EVITER OU TERRITOIRE A DECOUVRIR ? .....</b>	<b>186</b>
---	------------

<b>Chapitre IV : Marges touristique, construction d'images et ressources .....</b>	<b>188</b>
--	------------

4.1. Marge touristique, un concept géographique.....	188
4.2. Journaux et Internet, la production des images .....	192
4.3. Le tourisme dans le bassin du Tchad entre discours et réalités .....	204
4.3.1. Analyse des ressources touristiques dans le bassin du Tchad .....	205
4.3.2. Le Tchad, entre « potentialités avérées » et contraintes de l'enclavement...	208
4.3.2.1. Le Sahara tchadien.....	209
4.3.2.2. Les savanes du Tchad .....	216
4.3.2.3. Les espaces lacustres .....	229
4.3.3. L'Extrême-Nord Cameroun, entre nature et culture .....	234

<b>Chapitre V : Le tourisme dans le bassin du Tchad est-il une ressource territoriale ? .....</b>	<b>238</b>
---	------------

5.1. Comment le tourisme est-il appréhendé par les populations locales ? .....	238
5.2. Les différentes attitudes vis-à-vis du tourisme .....	242
5.2.1. Voyage sans lendemain dans le Fitri.....	244
5.2.2. Baro, un site visité : vers une appropriation du tourisme.....	245
5.2.3. Zakouma, la confusion entre touristes et projet de protection du parc .....	246
5.3. Lorsque le tourisme est reconnu comme une « ressource territoriale » .....	248
5.3.1. Le cas du Mayo-Kebbi Ouest.....	248
Nationale .....	251
5.3.2. Le cas de l'Extrême-Nord Cameroun.....	255
5.4. Panorama du tourisme dans le bassin du Tchad .....	259
5.4.1. L'Extrême nord Cameroun, une région ouverte au tourisme.....	260
5.4.2. Le Tchad ou les difficultés de développer le tourisme.....	268
5.4.2.1. Quelle politique touristique ? .....	268

5.4.2.2. Pour quels résultats ? .....	273
<b>Chapitre VI : Pratiques et espaces touristiques dans le bassin du Tchad .....</b>	<b>281</b>
6.1.. Le touriste international et l'expatrié résident « découvreurs » d'espace .....	281
6.1.1. Les pratiques touristiques à l'aune des risques .....	281
6.1.2. Typologie des espaces touristiques .....	285
6.1.2.1. Les espaces de villégiature .....	287
6.1.2.2. Les espaces parcourus et occupés.....	289
6.1.2.3. Les espaces rêvés et peu parcourus.....	293
6.1.2.4. Les espaces sécurisés.....	301
6.2. Un tourisme régional en mal de reconnaissance .....	303
6.2.1. Ces voyageurs peuvent-ils être qualifiés de touristes ?.....	303
6.2.2. Les pratiques touristiques régionales : un tourisme tchadien émergent à destination du Nord Cameroun .....	305
<b>CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE .....</b>	<b>313</b>
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>314</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>323</b>
<b>ACRONYMES .....</b>	<b>340</b>
<b>LEXIQUE .....</b>	<b>341</b>
<b>TABLES DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>371</b>